


FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

PR 5088
47/49

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO
BIBLIOTECA

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

LA MAQUINISTA
TERRESTRE Y MARITIMA,
PERSONAJE HISTORICO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

Esta edición, conmemorativa del centenario de la fundación de La Maquinista Terrestre y Marítima, consta de tres mil ejemplares impresos en papel Registro fabricado especialmente por Comercial Papelera Torras, de los cuales quinientos numerados y nominados. El número 1 nominado tipográficamente y con encuadernación especial; del 2 al 100 nominados a mano y encuadernados en piel y del 101 al 500 nominados a mano.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA, PERSONAJE HISTÓRICO

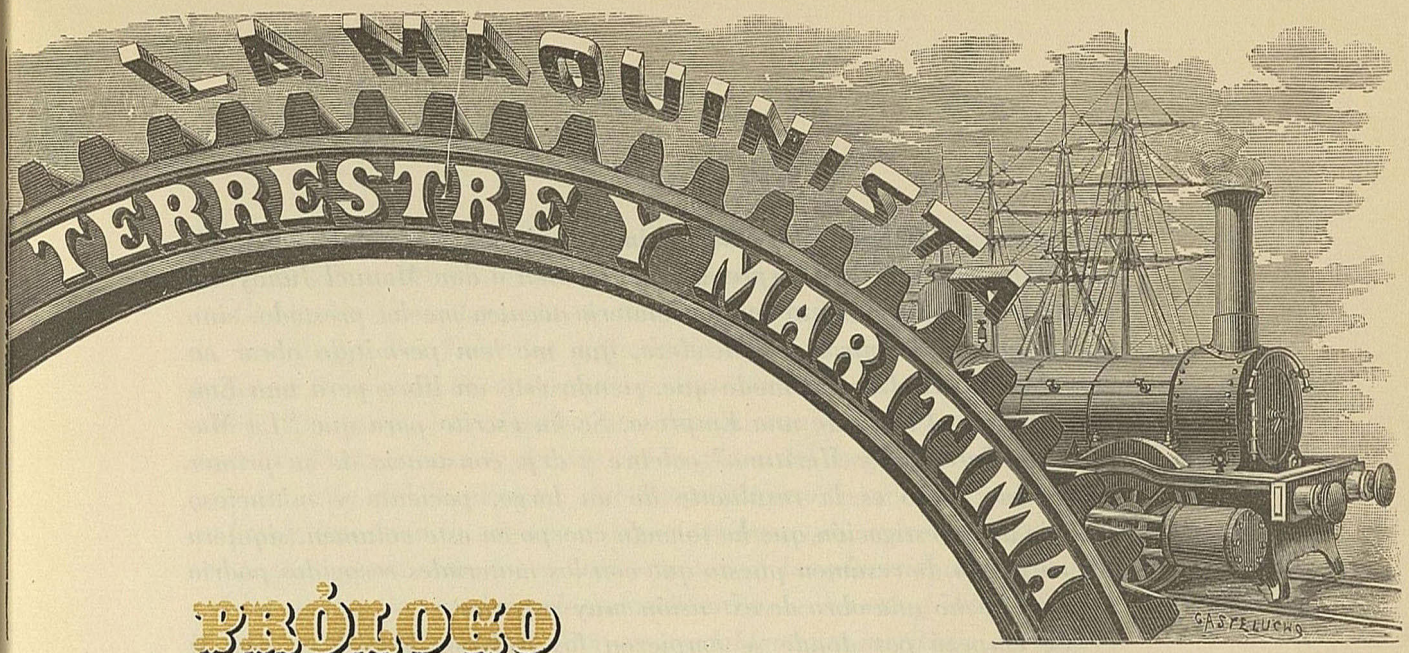
(1855 · 1955)

por

ALBERTO DEL CASTILLO

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO



PRÓLOGO

No al azar ni por capricho lleva el presente libro el título de "La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico". Cuando un día de otoño de 1951, don Manuel Junoy, Director de esta Empresa, me propuso que escribiese el volumen con que deseaban conmemorar el centenario de la Sociedad, consideré prudente exponerle las dificultades que entrañaba una obra semejante si quería hacerse de acuerdo con las ineludibles normas de todo trabajo histórico. Se trataba de un tema virgen, falto además del apoyo que hubiese podido prestarle el conocimiento del desarrollo de la industria metalúrgica española en general y catalana en particular, por desgracia todavía sin historiar. Estaba inédito este tema, como tantos otros del ochocientos y primera mitad del novecientos. No es la historia cercana la más estudiada y conocida.

Escribir a la ligera, favorecidos por la oscuridad de este hueco, la historia de "La Maquinista", habría sido labor fácil. Pero también inútil por más lucida y vistosa que la fachada hubiese podido resultar. La Sociedad exigía una historia a fondo, no una narración para salir del paso cual se acostumbra muchas veces en estos casos. Tampoco hubiera aceptado por mi parte un trabajo reñido con mi condición de historiador.

Coincidentes, pues, Empresa y autor, se dió comienzo acto seguido a la tarea. Afortunadamente teníamos más de cuatro años por delante. Bastarían si no se perdía un solo día. El tiempo, en efecto, ha venido justo, tanto que nada ha sobrado. He podido realizar mi cometido gracias en primer lugar a la eficaz ayuda de mi dilecto colaborador en el quehacer universitario, don Manuel Riu, a quien he tenido a mi lado como un alter ego *desde el principio hasta el fin. En segundo término, a la colaboración de los "maquinistas", en especial a don Bernardino Torres, Secretario de la Gerencia de la Sociedad, particularmente pre-*

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ciosa en la redacción de los cinco últimos capítulos. Para ambos mis más cumplidas gracias. Debo expresárselas también a don Manuel Junoy, no sólo por el asesoramiento que en materia técnica me ha prestado, sino por su alteza de miras y delicadeza, que me han permitido obrar en completa libertad de tal modo que, siendo éste un libro para una Empresa, no es el libro de una Empresa. Se ha escrito para que "La Maquinista Terrestre y Marítima" celebre y deje constancia de su primer centenario, pero es la resultante de un largo, paciente y minucioso trabajo de investigación que ha tomado cuerpo en este volumen, siquiera sea en forma de resumen puesto que con los materiales recogidos podría haberse hecho una obra de extensión muy superior.

Se empezó por donde se empiezan los trabajos históricos: por la bibliografía, es decir, por la revisión de cuantas publicaciones pudiesen hacer referencia a "La Maquinista" y a la industria metalúrgica. La cosecha fué poco menos que nula. Mejor resultó la concerniente al ambiente económico y social, sin que llegase a ser buena ni mucho menos.

Una vez en posesión de lo publicado en estos aspectos y también en lo político, se procedió a la investigación directa, esto es, a la búsqueda y manejo de las fuentes, de la documentación inédita en los archivos o impresa en publicaciones diarias y periódicas, en la prensa y en revistas. Se recurrió al Archivo de "La Maquinista Terrestre y Marítima", a los informes anuales y a las actas de la Junta de Gobierno y del Consejo de Administración que le sucedió, impresos aquéllos desde 1870. Asimismo a los catálogos y álbumes de la Sociedad, a la escritura de contrato social, a los estatutos y reglamentos sucesivos, a las libretas de precios y de salarios, en una palabra, a toda la documentación obrante en el archivo social. La cosecha fué esta vez copiosa. También la extraída del Archivo de la Junta Particular de Comercio de Barcelona, que posee la Biblioteca Central de esta misma capital y en los papeles de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio del propio Archivo, así como la hallada en el Archivo Histórico de la Ciudad. Entre las fuentes utilizadas hay que consignar igualmente las estudiadas en la sección de manuscritos de la mencionada Biblioteca Central, a cuya Dirección, lo mismo que a la del Archivo Histórico, hemos de manifestar nuestra gratitud por las facilidades dadas en el curso de nuestra búsqueda.

Documentación de la mayor importancia es la procedente de la prensa diaria y revistas, sobre todo la sacada de "Diario de Barcelona" y "La Vanguardia". "Diario de Barcelona" el viejo Brusi *— segundo periódico del mundo en antigüedad de los actualmente existentes — nos ha proporcionado, a partir de 1833, miles de fichas sin las cuales hu-*

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

biese sido imposible la redacción de este libro. "La Vanguardia" ha sido utilizada sistemáticamente y con provecho desde 1890 hasta la fecha.

Con todos estos elementos se ha podido escribir la presente historia de "La Maquinista Terrestre y Marítima", que se ofrece como una biografía, a la manera de un personaje histórico, con su génesis, su desarrollo, sus cuitas, sus alegrías, sus decepciones y sus esperanzas. Fué un niño, fruto en su nacimiento del impulso del maquinismo, es cierto, pero también del ilusionismo del Romanticismo, convertido pronto en un joven titán por la tesonera sangre catalana que corre por sus venas con la que superó todas las incomprensiones y las adversidades, múltiples y dolorosas en sus cien años de existencia. No, no ha sido fácil ni cómoda la vida de "La Maquinista". Por eso es doblemente meritorio su triunfo y su empeño de elevarse, por encima del reducido objetivo de lucro material inherente a toda empresa de índole mercantil, a la noble esfera de la contribución al interés nacional, superándose constantemente en su especialidad, haciéndose merecedora por ello del reconocimiento y el respeto de los españoles. Al cumplir su primer centenario, la esforzada Sociedad puede mirar con orgullo su pasado y contemplar esperanzada el porvenir. Puede tener íntima satisfacción de haber cumplido, a pesar de todos los pesares, con su estricto deber, dando una lección a muchos y un ejemplo a las generaciones venideras.

"La Maquinista Terrestre y Marítima" no es en las páginas de este libro un departamento estanco, una factoría industrial aislada encerrada en el rectángulo del muro que la circunda. No la estudiamos como un microcosmos, ni como un ente estático y ensimismado, sino como un elemento activo y abierto, vivo y dinámico en la vida barcelonesa y nacional, como una entidad con intereses propios, claro está, pero con un cerebro que funciona impulsado por las necesidades del país y un corazón que late al unísono del de España entera. Por eso aparece en el transcurso de estos cien años historiados integrada en el palpitar de Barcelona y de toda la nación, formando parte inseparable de la comunidad hispana, sin que existan entre su individualidad y la colectividad tajos que la separen del concierto común.

En su calidad de individuo, en cuanto a personaje, tiene su manera de ver y enjuiciar los problemas nacionales, el económico, el político y el social, máxime afectando a su objetivo en cuanto a Sociedad. El autor ha procurado identificarse con sus ideas y puntos de vista, interpretando como propia aquella visión sin salirse de la objetividad y sereno juicio indispensable a toda obra de carácter histórico. No hay afirmación gratuita alguna. Conforme se ha indicado, estas páginas son la resultante natural de la realidad que emana de hechos y documentos

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

vistos a través del prisma de la entidad social, ya que cualquier otra visión habría desdibujado la del protagonista de nuestro relato. Si no hemos querido privarle del ambiente de cada momento, tampoco hemos deseado imponer al medio una personalidad distinta a la suya. Lo contrario hubiese equivalido a tergiversar su verdad, a disfrazar a nuestro sujeto histórico con ropajes ajenos.

Como complemento al texto se ha procurado una ilustración abundante y sugeridora. De un lado está la referente a "La Maquinista Terrestre y Marítima" a través del tiempo, a sus instalaciones, sus hombres, sus construcciones o productos industriales y a los acontecimientos más solemnes de su vida. De otro, la que hace relación a Barcelona en general y aun a diversas facetas de la historia nacional, es decir, al medio o ambientación. Las primeras proceden del Archivo de la Sociedad. Las segundas son de procedencia varia, principalmente del Archivo Histórico de la Ciudad. Todas ellas son documentos gráficos directos y por tanto de primer orden. De esta forma a medida que avanzan los capítulos se van sucediendo los procedimientos de representación y reproducción de las imágenes peculiares de cada época. Grabados en madera, litografías y pinturas en un principio, fotografías después, desde aquellas que han llegado hasta nosotros empalidecidas por los años hasta las últimas plenas de fuerza, relieve y dinamismo.

En la narración se esbozan los orígenes de la industria de maquinaria pesada en la Barcelona del tercer decenio del siglo XIX, creada por imperativo de las antiguas industrias textiles del Principado. La curiosidad por los "ingenios" nuevos, el deseo general de renovación y la aportación económica de los ahorros de la pequeña burguesía fueron otros factores que contribuyeron a engendrar un ambiente propicio no exento, sin embargo, de dificultades.

Se verá cómo al desastre en que termina en 1835 el intento Bonaplata, sigue un breve compás de espera. La cimentación del cambio que va a producirse se incuba entre el vendaval obrerista y el lastre de la tradición secular, entre los intereses nacionales y las apetencias extranjeras, entre el contrabando y los aranceles y, en fin, entre la mentalidad nueva que pugna por imponerse y la rutina que se opone a toda innovación.

La constitución de "La Barcelonesa" en 1838, a la que sucede, tres años después, la razón social "Tous, Ascacíbar y Cía." y la renovación del taller de Bonaplata por obra de Valentín Esparó, preparan el advenimiento de nuestro personaje histórico, mientras Barcelona se convierte en receptáculo de inventos y adelantos extranjeros, en crisol donde se funden y elaboran los comienzos del maquinismo nacional,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

incomprendido por muchos y duramente combatido, pero triunfante cuando concluye la quinta década del siglo XIX.

Asistirá el lector luego al frenesí proferroviario — seguido de lejos por el renacer náutico — en el que se mezclan el agio y la especulación favorecidos por la carencia de una legislación eficaz, de un sistema arancelario equitativo y de gobiernos con clara visión de las necesidades económicas del país y de sus recursos, defectos que conducen a una grave crisis.

El espíritu de asociación que liga las actividades de los talleres de los Esparó, los Tous y los Ascacíbar, acabará por impulsarles a fusionar sus intereses dando lugar, en 1855, a la constitución de la Sociedad Anónima "La Maquinista Terrestre y Marítima" que alcanza a superar pronto, a pesar de la falta de protección en que inicia su desarrollo, las esperanzas puestas en ella.

En el barrio extramuros de la Barceloneta, en junio de 1856 construye la nueva Empresa unos talleres que inician sus actividades industriales en medio de la crisis económica que aflige a España. Obligada por las circunstancias y reformas urbanas a desprenderse de los talleres que poseía en el interior de la ciudad amurallada, van a convertirse, de 1858 a 1860 — año de la inauguración oficial del Ensanche urbano, decretada la demolición de las murallas en 1854 — en la verdadera sede de la factoría.

Centramos a continuación las luchas promovidas por las ideas contrapuestas del librecambismo y el proteccionismo que impiden a la industria pesada nacional consolidarse con rapidez y desembocan, enzarzadas con la política, en la crisis de 1866. El hundimiento del crédito y la desconfianza en el espíritu de asociación paralizan las actividades del comercio y de la industria. Las realizaciones ferroviarias se ven sumidas en la mayor postración. La crisis llega incluso a hacer pensar en una liquidación de "La Maquinista" resuelta, en 1868, mediante la reducción de su capital social y un régimen estricto de economías.

Los cambios políticos y los trastornos sociales que se suceden desde la abdicación de Isabel II en aquella fecha hasta la restauración borbónica a fines de 1874, pasando por la Regencia de Serrano, el reinado de Amadeo de Saboya y la primera República, entorpecen la estabilización industrial. La actuación apriorística de los ministerios es fuente de disgustos e insatisfacciones. Al margen de ello se emprenden notables reformas urbanas. Para "La Maquinista", que ha ido ampliando sus construcciones y su clientela, el comienzo de las obras del mercado barcelonés del Borne constituye el primer jalón en firme hacia el reconocimiento definitivo de su valía.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Con la restauración borbónica en la persona de Alfonso XII, la industria consigue recuperarse. Los años de 1875 a 1878 son espléndidos para la industria de maquinaria. El espíritu de conciliación invita a un esfuerzo para la reconstrucción económica y social de España. La crisis industrial de 1878 señala una breve y brusca interrupción, pronto superada. "La Maquinista", que se ha incorporado de lleno a las construcciones ferroviarias, halla momentos propicios para desarrollar sus aptitudes. Al propio tiempo el municipio barcelonés inicia su gran época de esplendor no sin críticas, polémicas y dificultades.

En 1882 consigue "La Maquinista" el primer encargo de locomotoras que trae consigo reformas y ampliaciones en los talleres. Con ello sortea la difícil situación de las industrias textil y naviera, acentuada de 1884 a 1887, por la repercusión que en España tiene la tremenda crisis sobrevenida en Europa, mientras en 1885 fallecía el monarca, quedando la Regencia en manos de la reina viuda María Cristina de Habsburgo-Lorena. Si las obras públicas tienden a remediar la falta de trabajo, los constructores extranjeros participan en los concursos oficiales compitiendo con los españoles y abaratando los precios. El proteccionismo y el librecambismo prosiguen su enconada pugna dialéctica.

Los aceros españoles se incorporan, al fin, a la industria nacional, aunque buena parte de la producción de mineral de hierro sigue destinada a la exportación. Las esperanzas de los "maquinistas" se cifran en el proyecto de una nueva escuadra de guerra. "La Maquinista", siempre alerta, rehabilita el astillero. Ante tales perspectivas se busca la colaboración de casas extranjeras y las construcciones náuticas despiertan de nuevo interés, en tanto que las obras ferroviarias experimentan un descenso y sus Compañías sienten pesar sobre sí los esfuerzos realizados durante la crisis.

El resurgir industrial se evidencia en 1888 en la Exposición Universal y en el Congreso de Ingeniería celebrados en Barcelona. "La Maquinista" se amplía, consiguiendo la construcción de grandes máquinas marítimas para la nueva escuadra. Desde este año hasta 1896 se trabaja incansablemente bajo el impulso del proteccionismo triunfante. Se reciben numerosos encargos de puentes, locomotoras, grúas, máquinas de vapor de gran potencia para las industrias textiles y harinera, así como otras máquinas para las Compañías de gas y de electricidad. Nuestro personaje se muestra infatigable.

Así las cosas, en 1896 empiezan a repercutir los sucesos de Ultramar. Las construcciones náuticas se retrasan. En 1898, "La Maquinista" con "Vea-Murguía, Noriega y Cía.", explotadora de los astilleros gaditanos y con el asesoramiento técnico de la firma inglesa "Vickers Sons and

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Maxim" constituye "La Constructora Naval Española" ante la necesidad que experimenta España de contar con una buena escuadra. Mas los acontecimientos se precipitan. El desastre colonial de 1898 plantea graves problemas a la industria y esteriliza estos esfuerzos.

La búsqueda de soluciones, entre la agitación social y la crisis, se prolonga. Al finalizar el 1900 se señalan las primeras soluciones viables. Pero la disconformidad de los obreros con su situación se manifiesta en la grave huelga que, iniciada y sostenida por los metalúrgicos, paraliza durante una semana, en febrero de 1902, la vida de Barcelona. En ésta como en otras ocasiones los obreros de "La Maquinista" colaboran eficazmente con la Empresa y demuestran que saben agradecer sus desvelos. En mayo de aquel año comenzaba el reinado personal de Alfonso XIII.

No tardan en manifestarse síntomas de una crisis general. Para hacer frente a la misma se formula un plan maurista de protección a la Marina y se activa la reforma arancelaria que se aprueba en 1906. Cuando, cuatro años después, la crisis fué superada, la veremos complicarse por las huelgas. La situación social se complica y la política se envenena. No obstante, de 1911 a 1913 se amplían talleres y prosperan los negocios. Pero el exceso de productos y el desequilibrio entre la oferta y la demanda provoca una ruinosa competencia de precios. Sin embargo, en medio de esta inquietud y pasión política, "La Maquinista" camina hacia una nueva época.

La guerra europea y la falta de carbón y de hierro vienen, en 1914, a agravar la situación de los metalúrgicos. Durante dos años consecutivos — 1915 y 1916 — "La Maquinista" no obtiene en sus balances beneficio alguno y muchos talleres experimentan pérdidas considerables, mientras los centros siderúrgicos logran pingües ganancias exportando a los beligerantes. El conflicto provocado entre siderúrgicos y metalúrgicos, por razón del suministro de primeras materias, concluye en 1917 al ser prohibida la exportación de hierro manufacturado y acero hasta que quede abastecido el mercado nacional.

"La Maquinista" ve con esto llegado el momento de una transformación profunda. De acuerdo con las Compañías ferroviarias de M. Z. A. y del Norte, con el Banco de Barcelona y algunos navieros capitalistas, amplía su capital social a veinte millones de pesetas y se dispone a edificar los grandes talleres de San Andrés para la construcción de locomotoras a la par que pone sus miras en el mercado nacional desatendido por los constructores extranjeros a causa de la guerra.

Apagado el conflicto bélico internacional, transcurren — de 1918 a 1923 — cinco años de prueba en que "La Maquinista" lanza las locomotoras "1.400" y renueva su maquinaria-útil y sus instalaciones. Bar-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

celona por su parte inaugura la I Feria de Muestras en medio de convulsiones sociales. En San Andrés cobran vida los nuevos talleres de "La Maquinista". Paralelamente repercute la crisis y, a fines de 1920, se produce la suspensión de pagos del Banco de Barcelona.

En un ambiente en el que imperan los atentados y la violencia se proyecta en la ciudad la construcción de ferrocarriles subterráneos. En 1922 se promulgan los nuevos aranceles. Pero la crisis prosigue. El país se salva de la anarquía por la Dictadura, en septiembre de 1923. Al serenarse la situación política y social y establecerse un régimen de protección a la industria, aparecen risueñas perspectivas que, como diremos después, sólo en parte se cumplen. "La Maquinista" lanza sus locomotoras-ténder "1.600" y las "1.700" para arrastre de trenes expresos. La aviación se halla en pleno auge y se produce el invento nacional del autogiro. Los planes de obras públicas estimulan a los constructores. Ante la Exposición Internacional de Barcelona, se activa decididamente la urbanización y embellecimiento del Ensanche. En 1928 "La Maquinista", dada la tendencia a la electrificación de líneas férreas, se propone abastecer el mercado de locomotoras y automotores eléctricos. Se celebran con esplendor en 1929 las Exposiciones de Barcelona y Sevilla. Mas la depresión de las finanzas y las campañas de índole diversa contra la Dictadura, determinan finalmente su caída en 1930 y, tras el breve intervalo de los Gobiernos del general Berenguer y del almirante Aznar, la de la Monarquía, en ocasión de las elecciones municipales del 14 de abril.

Con la segunda República vuelven en 1931 los trastornos sociales, políticos y económicos. La crisis adquiere caracteres agudos. Ante la escasez de pedidos ferroviarios, "La Maquinista" busca nuevas fuentes de trabajo en las construcciones de maquinaria textil y emprende, en 1932, la construcción de motores Diesel marinos, mientras el regionalismo consigue para Cataluña el Estatuto de autonomía. En tales circunstancias los metalúrgicos logran, en 1934, la semana de 44 horas de trabajo, que viene a agravar los males de tal manera que tiene que restablecerse la de 48 horas antes de finalizar ese año calamitoso.

"La Maquinista" logra sortear el 1935 con pérdidas. Al producirse, en 1936, el Alzamiento Nacional y la escisión momentánea de España, nuestro personaje queda desdoblado. Su cuerpo — sus talleres — permanece en suelo rojo, en manos ajenas, obligado a producir material bélico. Su espíritu labora mientras tanto en la España Nacional. Forzado a la inactividad prepara la unión que, con la paz, recobra en 1939.

Desde entonces revive nuestro esforzado personaje nuevos días de actividad en la paz que impera en el país y colabora en la reconstruc-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ción nacional. Ante la conyuntura de la nueva conflagración mundial, produce las locomotoras "Montaña", serie "1.800" y las "Santa Fe". Adquiere una participación mayoritaria en el capital de "Maquinaria Industrial, S. A.". Desarrolla la construcción de motores Diesel y crea el taller de precisión en San Andrés. El problema de las restricciones eléctricas aconseja la fundación de "Motores MEN, S. A." filial de "La Maquinista", cuya producción obtiene gran aceptación. Mientras tanto, la Sociedad experimenta sucesivas ampliaciones en su capital social alcanzando, en 1952, la cifra de doscientos millones y la de doscientos cincuenta en 1954. Al tiempo que esto sucede y de emprender la construcción de la locomotora "Confederación" y la Diesel-eléctrica, se dispone a cumplir gozosa su primer centenario.

El relato concluye con una detallada visita a los actuales talleres de la Barceloneta y de San Andrés, magnífico exponente estos últimos de la salud de que goza y de la vitalidad que posee nuestro ya centenario y excepcional personaje. Si el lector aprende leyendo estas páginas a admirarle y quererle, como nosotros lo hemos hecho al escribirlas, nos daremos por compensados de la fatiga de tejer sin descanso día tras día durante cuatro años una historia hasta ahora en blanco.

Alberto del Castillo

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO I

PRECEDENTES Y ORIGENES DE LA INDUSTRIA DE MAQUINARIA PESADA EN BARCELONA

(... ~ 1838)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Barcelona se asfixiaba dentro del reducido circuito de sus viejas murallas. El espíritu abierto de las gentes de mar se sentía preso en aquella estrechez. El 3 de febrero de 1753 surgió un barrio de pescadores, el nuevo barrio de la Barceloneta. Creado al exterior de los muros, será con el tiempo propicio a la industrialización por poseer espacio suficiente para las amplias cuadras — así empezaron llamándose los locales — que los nuevos talleres requerían.

Dos precedentes: la farga y la fabricación de útiles de hierro.

1753

Aunque, en Cataluña, la industrialización de maquinaria pesada no aparece de manera precisa hasta el cuarto decenio del siglo XIX, siendo tardío en consecuencia el cambio que se produjo en la Barceloneta, cabe buscar sus precedentes en dos direcciones. Por una parte en la tradicional industria del hierro, con sus típicas *fargas* o forjas, esparcidas en lugares próximos a yacimientos de mineral, junto a las riberas del Segre, del Cardoner, del Llobregat o del Ter. Por otra en los viejos talleres de artesanos carpinteros, caldereros, cerrajeros y herreros. La industria de fabricación de útiles conseguía, por el procedimiento de la farga, un hierro que aunque resultaba caro, reunía condiciones apropiadas para su transformación.

Del arte y maestría con que era utilizado pudo percatarse bien Carlos III desde su desembarco en Barcelona el 17 de octubre de 1759. En la cabalgata organizada por los gremios de la ciudad para festejarle, figuraba, entre otras, una carroza que, bajo el símbolo de Vulcano — estamos en pleno Neoclasicismo —, contenía una fragua en la que, mientras desfilaba, se fabricó un escudo con las armas del Rey.

1759

La grata impresión que recibiera el monarca durante aquellos días tradújose años más tarde, en 1768 y 1770, en sendas disposiciones reales de carácter económico. Beneficiaron a las industrias textiles del Principado, afectadas por una ruinosa competencia, y contribuyeron a mantener los gremios. Su saludable influjo vióse aún coronado por el decreto de 1778 que facultaba al puerto de Barcelona para comerciar libremente con el extranjero. Estas fechas señalan el principio de un renacimiento del comercio y de la industria y un aumento progresivo de población en Cataluña, seguido del desplazamiento de catalanes hacia América, especialmente a las Antillas.

Las benéficas leyes de Carlos III y sus consecuencias.

1770

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La tradicional industria del hierro cobró nuevos bríos. Además de los numerosos cerrajeros, caldereros y herreros establecidos en Barcelona y de una fundición de limaduras de cobre — situada en la barce-
1771 lonesa calle de Fonollar e inaugurada en 1771 por el gremio *dels courers* —, funcionaba ya un martillo pilón o *martinet* en la calle de Trentaclaus que hubo de ser trasladado junto al Rec Condal ante las quejas del vecindario por el ruido que producía. Por su parte, las fargas de las riberas de los ríos mencionados volvieron a alcanzar unos años de prosperidad, obstaculizada sólo por las protestas de los manufactureros textiles que no podían lavar sus paños en los batanes porque les enturbiaban las aguas.

Los industriales barceloneses dedicados a la elaboración de útiles de hierro, no contentos con cubrir las exigencias del mercado catalán, intentaron incluso la exportación de sus productos al amparo de las citadas leyes de Carlos III. Buscando nuevos mercados, se inició en 1790 la exportación de palas, azadas, cuchillas y varios quintales de hierro desde Barcelona a las Guayanas.

Primeros intentos de reindustrialización.

Los desgraciados sucesos de los primeros lustros del siglo XIX, motivados por la invasión francesa, interrumpieron estos esfuerzos. Pero
1814 después, vuelto a España Fernando VII el 22 de marzo de 1814, sintiendo Barcelona deseos de renovación, se reindustrializará. La propia Junta de Comercio creó, en aquel mismo año, una Escuela de Maquinaria cuya vida, insegura y difícil en sus comienzos, prosiguió con algunas interrupciones desde 1826 a 1840, bajo la dirección de José y Luis Hubert. Sus enseñanzas, sin embargo, no pudieron ser del todo
1826 provechosas por cuanto al intentar, en 1826, la creación de siete talleres — uno de los cuales debía dedicarse a cerrajería, a forjar piezas de hierro y a fabricar máquinas e instrumentos con cuya venta pudiera atenderse a los gastos de conservación — hubo de desistirse de la empresa al no haber sido suscritas las acciones que se propusieron para constituir el capital fundacional. Desde el 19 de octubre de 1825 estos intentos se hallaban protegidos por un "Real Arancel" que perdurará, con algunas modificaciones, hasta 1841.

El ambiente: los "ingenios" y el "progreso".

En aquel tiempo — primer tercio del siglo XIX — si bien parecía negocio ruinoso aventurar capital en un taller de prácticas, no dejaba de sentirse curiosidad e inquietud por explorar los límites insondados del ingenio de la inventiva humana. Se deseaba ampliar los conocimientos, renovarse, vivir nuevas sensaciones, hacer el mundo distinto

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Acción de la Real Compañía de Comercio establecida en Barcelona, con un grabado en el que aparecen la ciudad y el puerto en 1756

y sustraerse de su monotonía cotidiana. Cada día surgían nuevos inventores y nuevos inventos, calificados entonces con la palabra *ingenios*. Europa se renovaba a pasos agigantados. El *progreso* — palabra mágica — cundía en los espíritus inquietos y era factor decisivo, a modo de talismán portentoso, en esta renovación.

Ánimos esforzados y frutos primerizos.

La labor de la Escuela de Maquinaria — varios de cuyos alumnos salieron pensionados al extranjero con el fin de aprender las técnicas utilizadas en los diversos países para luego implantarlas en España — empezaba a percibirse poco a poco. De ella procederían varios de los iniciadores de la industrialización barcelonesa. Entre ellos Nicolás Tous y Mirapeix, quien llegará a ser director sucesivamente de los tres pri-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

meros grandes talleres de maquinaria barceloneses: "La Barcelonesa", "Tous, Ascacíbar y Compañía" y "La Maquinista Terrestre y Marítima".

Por otra parte, la industria textil catalana necesitaba adaptarse a los progresos técnicos del exterior si quería seguir compitiendo con las extranjeras. Pero no era cosa fácil suplantar el cómodo — aunque ruinoso — sistema en práctica de la importación de maquinaria extranjera por una industrialización propia. Era ésta una tarea de titanes. Teniendo en cuenta las situaciones políticas difíciles y adversas que se sucedieron en aquellos tiempos, su triunfo hay que considerarlo un verdadero milagro.

Milagro del tesón de hombres esforzados: los Bonaplata, los Esparó, los Güell, los Tous, los Ascacíbar, los Serra, los Lerena y tantos otros que, contra viento y marea, se habían propuesto cambiar un estado de cosas que sólo podía conducir al país a una ruina total.

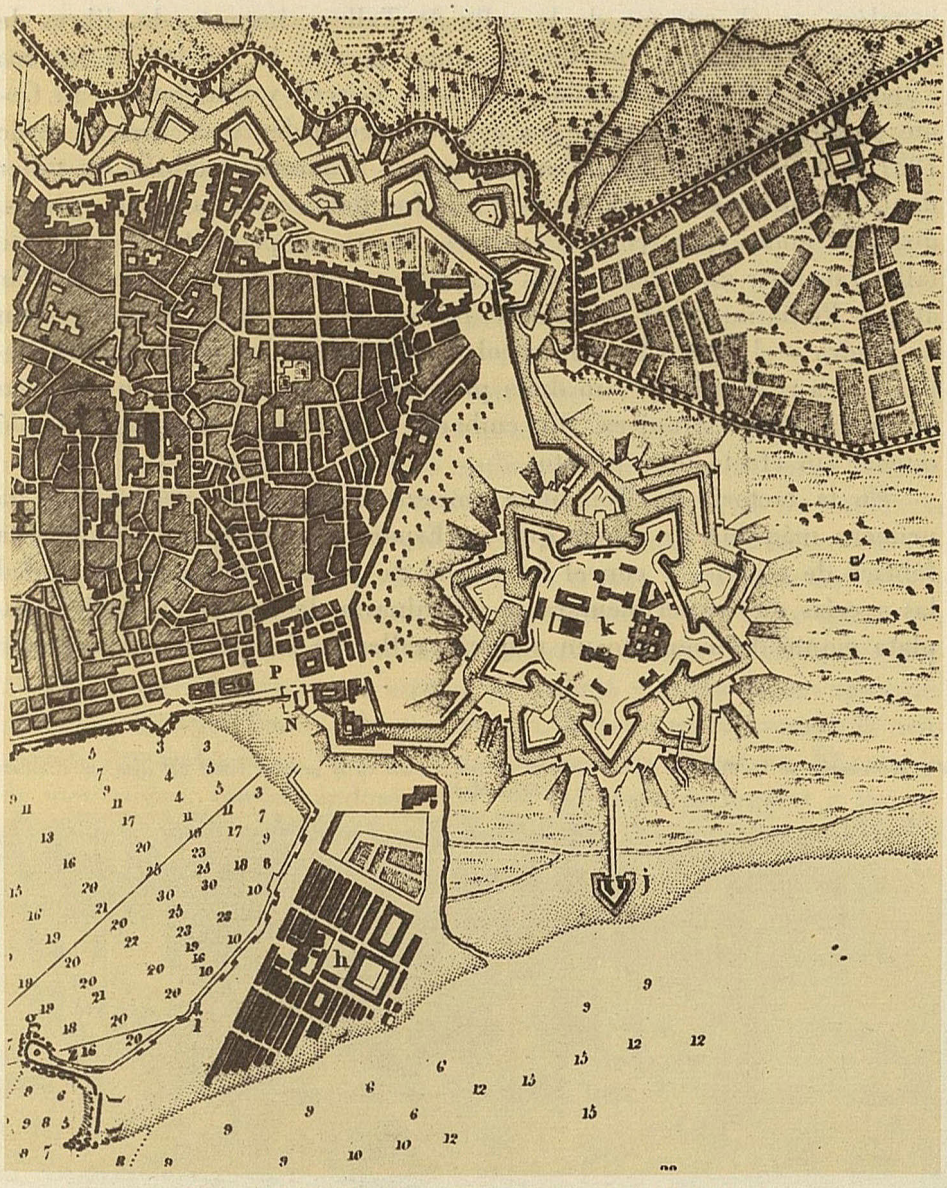
Cuando al esfuerzo y capacidad de trabajo del catalán se une un ambiente propicio, la aportación económica de los ahorros de la pequeña burguesía es un hecho. Al fundirse estos antecedentes en el crisol del tiempo brotan las entidades constructoras catalanas que preceden a "La Maquinista", vinculadas a las industrias textiles por ser al mismo tiempo industriales de esta especialidad buena parte de sus figuras representativas.

Los resultados de la reindustrialización empezaron a percibirse ya en el certamen industrial de Madrid, celebrado en 1827, en que los barceloneses se llevaron las primeras medallas ofrecidas por Fernando VII. Con todo, a las dificultades políticas de un siglo inquieto y tormentoso, agravadas por las ideas económicas de la época, que propugnaba el librecambismo como mejor sistema, vinieron a sumarse los problemas del atraso minero y de la falta de carbón.

El atraso industrial de la España de entonces.

Ningún intento serio habíase efectuado todavía en España cuando ya en Inglaterra, Francia y Bélgica estaban funcionando numerosas máquinas de vapor y se construían buques y líneas de ferrocarriles. Era lógico, pues, que el *menestral* barcelonés de Coroleu, al leer en las páginas del *Diario mercantil, político y económico de Cataluña*, en el *Diario de Barcelona* o en otra publicación cualquiera de su tiempo, noticias tan extraordinarias como la de que en Cornualles estaban funcionando máquinas de vapor de 600 caballos de fuerza, frunciese el entrecejo no pudiendo reprimir un primer impulso de incredulidad, a pesar de toda su curiosidad y de los deseos de renovación que flotaban en el ambiente.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



La Ciudadela Forto-Pio y la Barceloneta a principios del siglo XIX

El primer "vapor" y el taller de Bonaplata.

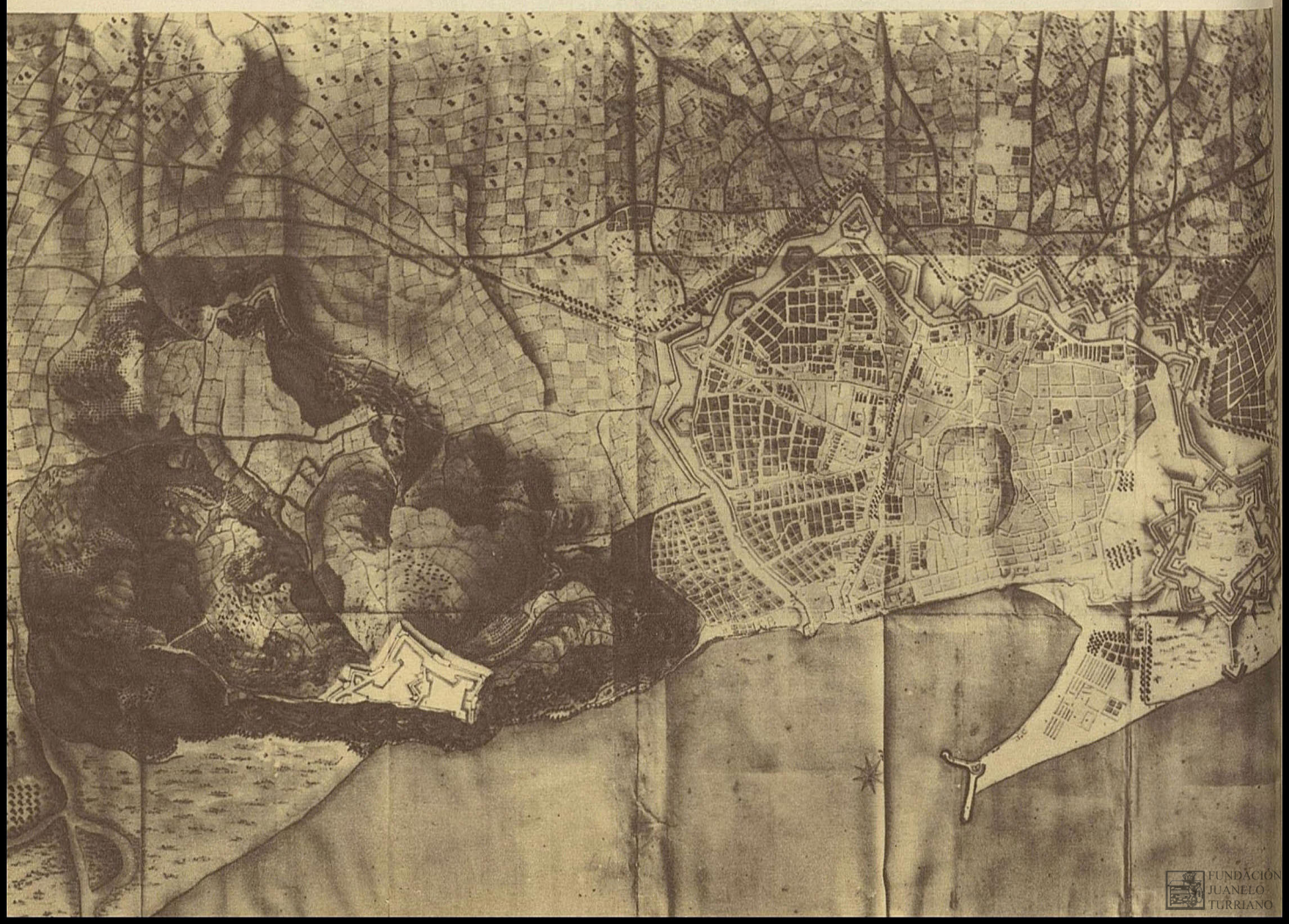
La mejor fábrica barcelonesa de hilados y tejidos era, hasta el año 1831, la que, en la calle de las Tapias, poseía Nicolás Tous y Soler. Gran impulsor de la industria de maquinaria, inclina hacia la misma el ánimo de su hijo Nicolás Tous y Mirapeix procurándole una sólida formación técnica iniciada, en 1828, en el taller del cerrajero Fontfreda y completada más tarde en el extranjero. En el citado año de 1831, bajo la protección del ministro de Hacienda Luis López Ballesteros,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

instalóse, en el extremo de la calle de Tallers, importando, libres de derechos de aduanas, cuantas máquinas precisó la fábrica de hilados y tejidos de "Bonaplata, Vilaregut, Rull, Borrell y Compañía". El Gobierno autorizó a esta Empresa por real orden de 20 de diciembre de
1831 1831, que publica íntegra García Venero, a montar también un taller donde se construyesen máquinas y una fundición para fundir las piezas, dirigidos ambos por técnicos ingleses. Existía el proyecto de que este taller fabricase unos 200 telares mecánicos y unas 40 máquinas de hilar al año. Podía importar libremente, por espacio de cinco años, el carbón de piedra y el hierro forjado y colado que necesitara. Cuatro días después, otra real orden — sin duda prematura — prohibía la importación de maquinaria extranjera. Sin embargo, esta última disposición debió quedar sin efecto muy pronto.

1832 En la factoría de Bonaplata empezó a funcionar, desde 1832, la primera máquina de vapor que en España movió los telares de una fábrica de tejidos. Y con el fin inicial de poder reparar en la ciudad las averías que experimentara la maquinaria de la misma, José Bonaplata montó de momento un pequeño taller de fundición, seguramente

Salvo la Ciudadela, la Barceloneta y el ensanche de las Huertas de San Beltrán, Barcelona tenía en la primera mitad del siglo XIX el mismo perímetro que a fines de la Edad Media



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

en el propio solar de la calle de Tallers, inaugurado, al parecer, el 29 de julio de 1833.

Antes de finalizar el año, el pequeño taller de Bonaplata anunciaba la construcción de las máquinas siguientes, con sus respectivos precios — idénticos a los señalados por los "*maquinistas*" de París en sus catálogos —: telares mecánicos para ropas lisas hasta una vara de ancho, 2.000 reales; telares mecánicos para las de cinco cuartas, 2.500 reales; íd. para las cruzadas, aumento de cada clase, 500 reales; íd. para ropas fuertes y lonas, 3.000 reales; íd. de adobar los hilos, 12.000 reales; máquinas de hilar continuas, 12.000 reales...

Vinculado por completo a la industria textil, según acabamos de comprobar, este primer taller de maquinaria barcelonés nacía en el momento crucial en que luchaban lo tradicional y lo nuevo y no se vislumbraba todavía de quién iba a ser la victoria. Los círculos de tendencia favorable al maquinismo tropezaban con dificultades surgidas a menudo de la misma constitución tradicional que creaba circunstancias adversas: la falta de comunicaciones, el contrabando, los propios aranceles, la paralización del tráfico con las colonias, la marina en crisis, los gravámenes sobre los precios, la escasez de trabajo y el obrerismo naciente. Algún constructor francés de maquinaria, llegado acaso cuando la ocupación, fracasaba en su intento de establecerse en Barcelona. El cambio de mentalidad, tambaleándose entre los intereses nacionales y los extranjeros y pugnando por desasirse del lastre de la rutina secular, se producía en medio de la reacción romántica, en un ambiente exaltado, patético, sentimental.

Un mundo de contrastes.

1833

En 1833, año de la muerte de Fernando VII y del comienzo de la Regencia de María Cristina, apareció en Barcelona un periódico titulado *El vapor*, con triple finalidad mercantil, política y literaria. Su título, que no podía ser más expresivo, indica ya por sí solo que el romanticismo catalán — que se hallaba en sus inicios — se sentía imbuído de la curiosidad científica avivada por el mágico *progreso*. Mas, por si ello fuera poco, recordaremos una junta literaria celebrada por la Academia de Ciencias Naturales y Artes, en la que Antonio Sedó disertaba acerca de una fórmula de su invención para construir las máquinas compuestas de ruedas dentadas.

1834

Las epidemias, la guerra civil (1833-1839) y el contrabando hicieron del 1834 un año de crisis fabril que vió sucumbir muchos anhelos. Para hacer frente a la grave situación de la industria y del comercio, no menos que para el desarrollo de la riqueza pública, la Reina Goberna-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

dora firmaba en 14 de mayo un real decreto creando las "Sociedades Económicas de Amigos del País". La Comisión de Fábricas de Barcelona, con idéntico propósito, preconizaba la necesidad del "sistema prohibitivo". De momento, no obstante, la crisis continuó.

La rebelión de la rutina.

Poco había podido prosperar en estas circunstancias la empresa de los señores Bonaplata y Compañía. Cumpliéndose los temores abrigados por Narciso Bonaplata de reacción violenta contra sus innovaciones, en medio de una revuelta callejera que desoló la ciudad y quemó varios conventos, se exteriorizó el descontento de los obreros por el régimen de trabajo y salarios bajos, y fué incendiada la fábrica la noche del 5 de agosto de 1835. Apenas sofocada la rebelión, los operarios del "taller de construcción y fundería" del señor Bonaplata y los de la fábrica reducida a cenizas pasaron por las oficinas a percibir sus últimos haberes, quedando con ello dicho taller liquidado. No debía tardar mucho, sin embargo, en reaparecer por obra de Valentín Esparó.

1835

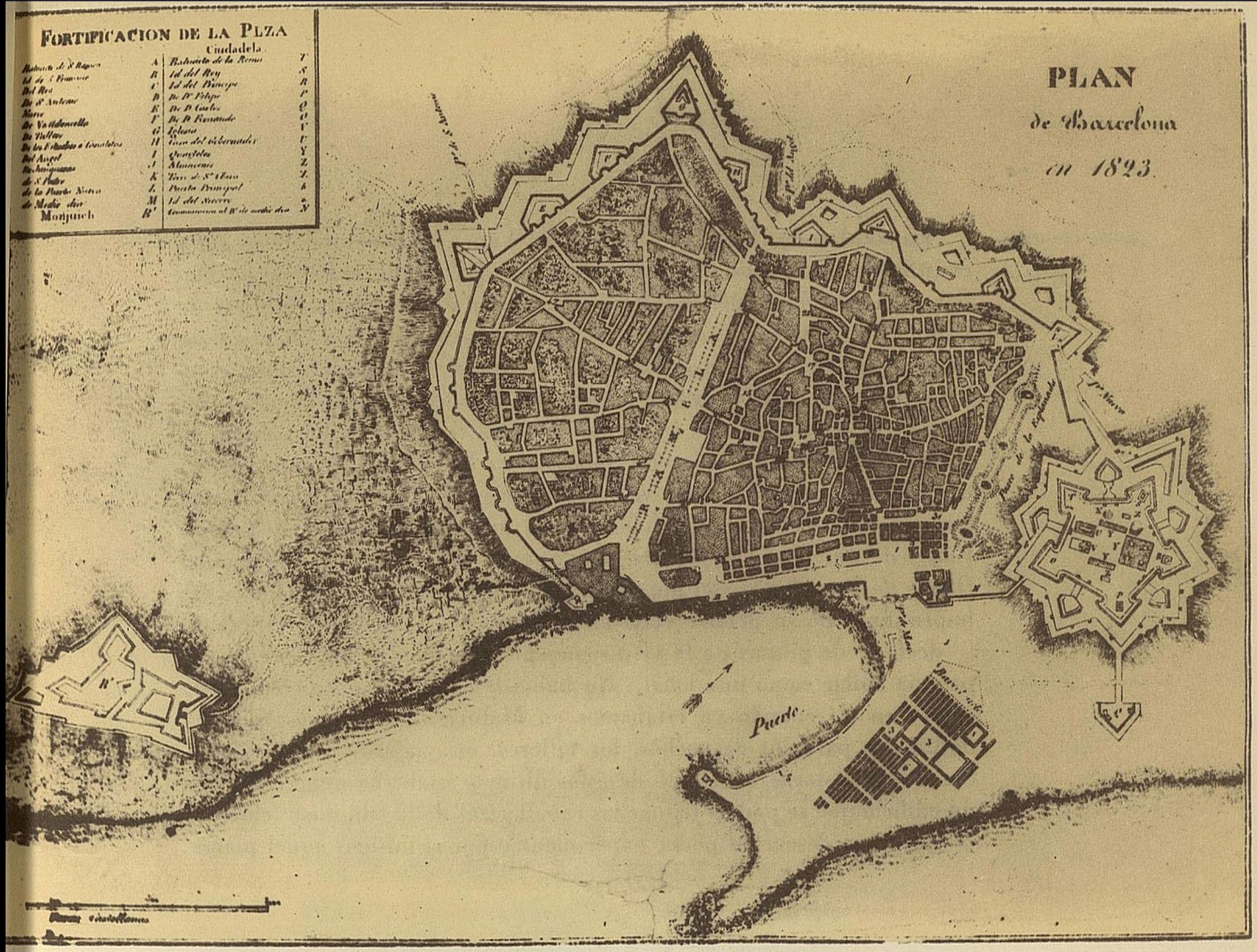
Compás de espera.

En el paréntesis se suceden unos años de expectación en que nadie parece atreverse a dar de nuevo el primer paso. Será precisa la colaboración en firme de los "indianos" que regresan de América con sus fortunas. Barcelona comienza su modernización activando las obras de ensanche y construcción del nuevo barrio de la Plaza de Palacio que ha de acercarla a la Barceloneta. El Ayuntamiento solicita que se renueven los "gravámenes de la legislación económica" y que mientras dure la guerra civil — que cerraba las vías terrestres al comercio — no se cobre impuestos extraordinarios a las mercancías y manufacturas catalanas en los puertos de Valencia y Andalucía. Las necesidades primarias se han comprendido ya. Está en marcha la futura industrialización. Con todo, será precisa durante mucho tiempo la importación de carbón de piedra y habrá que salvar los escollos del arancel de aduanas con solicitudes continuas por parte de los industriales barceloneses. Entre ellos, Nicolás Tous y Soler que había instalado en su fábrica la segunda máquina de vapor del país teniendo en cuenta los buenos resultados de la de Bonaplata.

El "Nuevo Vulcano" y el primer buque de vapor español.

Desde un famoso ensayo de navegación a vapor intentado en el puerto de Barcelona a mediados del siglo XVI, transcurren casi trescientos años hasta que, en aguas de la Barceloneta, se efectúan, en agosto de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Barcelona era en 1823 todavía una plaza fuerte

1836, las pruebas del "Delfín", primer buque de vapor español construído en los recién creados talleres barceloneses del "Nuevo Vulcano". Mientras tanto en Norteamérica, Inglaterra y otros países se había empezado a llevar a cabo la aplicación sistemática del vapor a la marina, comenzando por los buques destinados a la navegación fluvial. Pero en el litoral catalán continuaban funcionando, aunque sin gran actividad, los astilleros de Barcelona, Vilasar, Mataró, Arenys, Palamós y Masnou, entre otros. Su tipismo no se pierde hasta fines de la penúltima década del siglo XIX en que su paralización acabará por ser total. Si bien los talleres del "Nuevo Vulcano" — unos sencillos edificios construídos en el Muelle Nuevo de la Barceloneta — estaban muy lejos de poder competir con los grandes talleres belgas, sajones, franceses e ingleses contemporáneos suyos, dejaban ya sentado un fundamento que debía hallar dignos continuadores y competidores.

1836

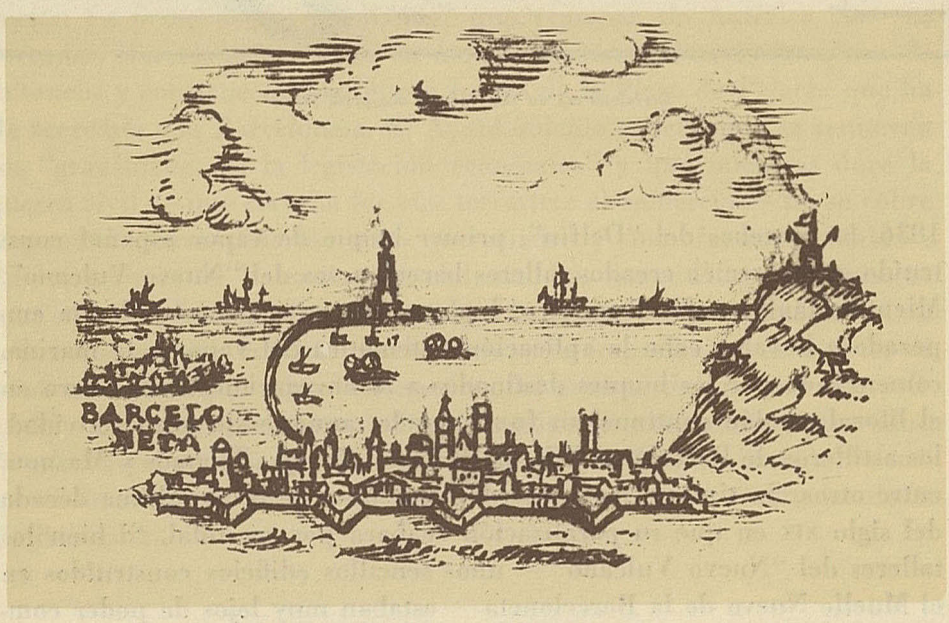
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Cambio de rumbo.

1837

En octubre de 1837, la "Empresa del Vapor Mallorquín", poco antes constituída, inició los viajes semanales de Barcelona a Palma de Mallorca. A principios del año siguiente, la "Junta de Obras Públicas de Utilidad y de Ornato" empezó a actuar contra quienes edificaban sin someter sus planos a la aprobación municipal. Barcelona estaba cambiando en esta decisiva cuarta década del siglo XIX, en que hacían furor las óperas de Rossini, se construía la plaza de toros de la ciudad, se creaba una Agencia Comercial española en Marsella y los inventos extranjeros se apreciaban cada vez más en su verdadero valor. Con cuánta fruición no leerían los barceloneses de aquellos tiempos los curiosos *Viajes de un ex-oficial* por Bélgica, que les brindaban las páginas del *Diario de Barcelona* — el popular *Brusi* —, donde el autor relataba las impresiones de su primer viaje en ferrocarril: "...pierdo la esperanza — decía — de pintaros a lo vivo semejante velocidad... toda la comarca parecía bailar como una loca... No había tenido tiempo suficiente para volver en mí cuando ya estábamos en Malinas... magníficos edificios, destinados para los despachos, los talleres, los viajeros y los remolcadores (locomotoras); 15 ó 20 de estos últimos estaban ya encerrados en un edificio que se podría llamar las caballerizas de la administración...".

¡Y cómo desearían poder experimentar por sí mismos aquel placer!



Barcelona amurallada y la Barceloneta a finales del siglo XVIII, tal como aparecen en una marca de fábrica de la época

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO II

LOS PRIMEROS TALLERES DE MAQUINARIA, PRECURSORES INMEDIATOS DE "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA", EN BARCELONA, RECEPTACULO Y CRISOL DE LA INDUSTRIALIZACIÒN

(1838-1849)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

Al finalizar la cuarta década del siglo XIX consolídanse los cimientos del maquinismo. Las dificultades, sin embargo, perdurarán. Inician esta consolidación el industrial Manuel Lerena — que había comprado un taller de maquinaria al francés M. Pernau —, Nicolás Tous y Soler, Juan Güell y Ferrer — que había hecho su fortuna en América —, Jaime Ricart y Manuel Serra. Reunidos en 1838 constituyeron la Sociedad Anónima "La Barcelonesa". Adquirieron en la Rambla del Centro el solar de uno de los conventos destruídos durante la revuelta ocurrida tres años antes. En un momento en que las importaciones se hallaban obstaculizadas por la prohibición inglesa de exportar máquinas, quisieron suplir la falta de industrialización que obligaba a acudir al extranjero e instalaron un pequeño taller de fundición de hierro y reparación y construcción de máquinas para las fábricas de tejidos.

Fundación de "La Barcelonesa".

1838

Pero cuando a principios de 1839 este taller había apenas inaugurado sus actividades, el Gobierno gestionaba la entrada en vigor de unos aranceles, en estudio desde 1837, pareciendo la Comisión encargada de revisarlos poco favorable a la industria catalana. No obstante, al fin logróse que fuesen elevados algo los derechos arancelarios de las máquinas que se importaran en lo sucesivo.

1839

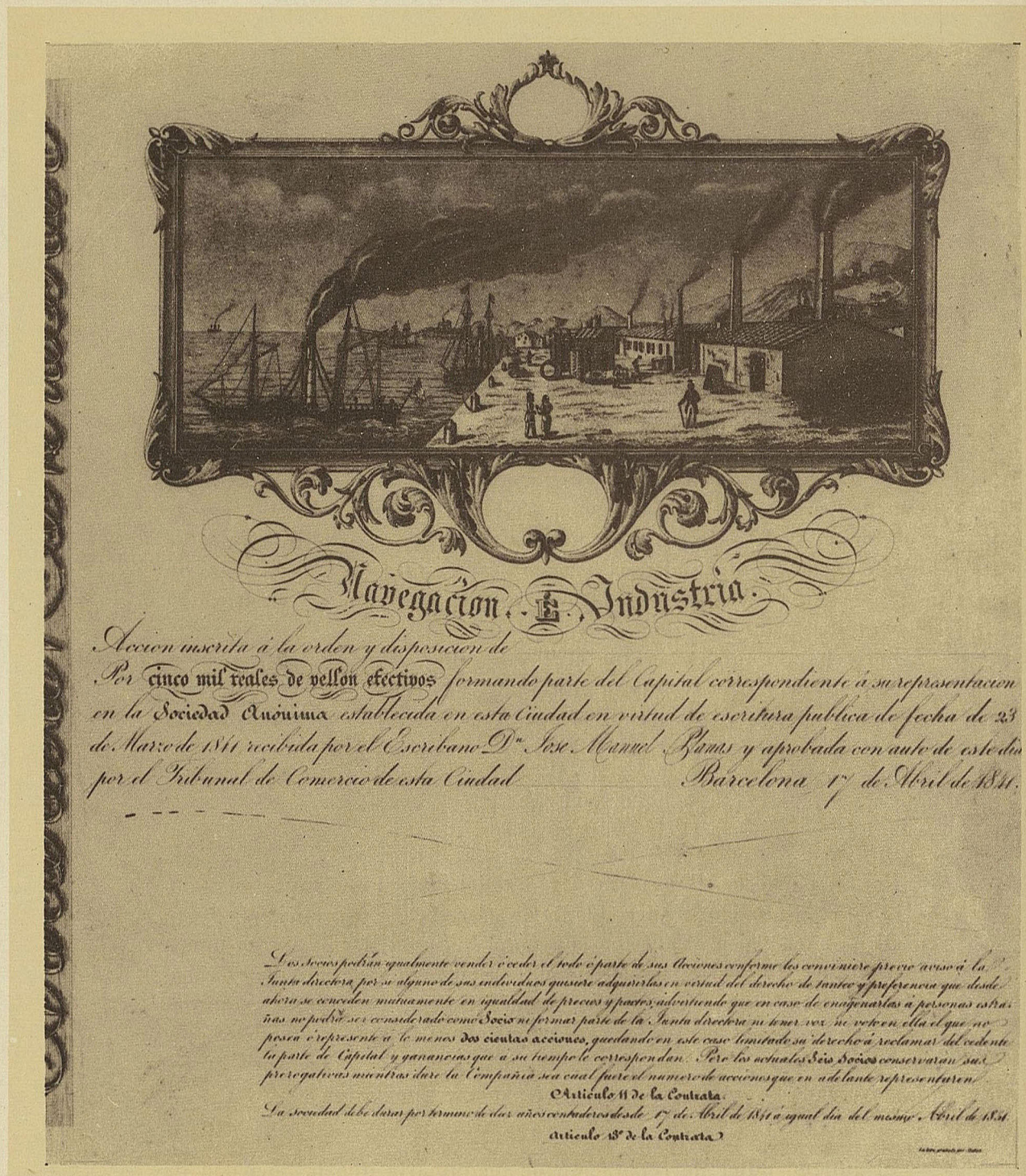
Por su parte, los Bonaplata, a pesar del rudo golpe experimentado en 1835, continuaban sus actividades en el ramo de maquinaria e inauguraban en 1839, en el antiguo convento de Santa Bárbara, una nueva fábrica-taller. Iniciaron sus actividades importando hierro colado y barricas de arena roja y negra para fundición, y construyendo máquinas de gran consumo y escasa complicación, a fin de que los modelos que servían de matriz a los moldes pudiesen ser aprovechados para numerosas unidades y los precios resultasen más reducidos.

El nuevo taller de Bonaplata.

El antiguo taller de reparación de maquinaria que la Sociedad de Bonaplata y Compañía tuvo en la calle de Tallers fué adquirido y reorganizado en aquellas fechas por Valentín Esparó, industrial textil, trabajador infatigable. Se iniciaba entonces en el ramo de maquinaria

El taller de Esparó y las necesidades de la Industria.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Acción de "Navegación e Industria" emitida en 1841, con un grabado de los talleres del "Nuevo Vulcano", en el extremo del "Muelle Nuevo" de la Barceloneta

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

y, aunque oriundo de Llivia, será uno de los hombres más representativos de la burguesía barcelonesa.

La renovación de la maquinaria textil — único medio de competir con el extranjero en rapidez, calidad y precios — había tropezado con la reacción del obrero que creía perder sus posibilidades de trabajo a causa de la máquina. La falta de personal especializado para cuidar de las nuevas máquinas y todavía más para repararlas y construirlas en España, obligaba a solicitar obreros y técnicos de otros países. Con objeto de solucionar esta falta, a las enseñanzas de la Escuela de Maquinaria de La Lonja, sumábase, desde el 28 de octubre de 1839, por acuerdo entre la Junta de Comercio y la Sociedad de Fomento de la Ilustración, la habilitación de un local en el Instituto Barcelonés destinado a las clases de maquinaria práctica. Se daban los días laborables de siete a ocho de la noche, costando la matrícula 20 reales de vellón al mes.

La política y el peligro de los tratados.

1839

La política de la Corte seguía fluctuante por los cambios de ministerios y, en buena parte también, debido a la incomprensión y al desconocimiento de los problemas de la industrialización catalana. A fines de 1839, Cataluña veíase precisada a defender su industria ante el peligro de un tratado con Inglaterra que permitiría la libre introducción de mercancías inglesas. Así, cuando iba a alcanzarse la paz, después de la *guerra de los siete años*, surgían nuevas amenazas para los industriales.

A pesar de la guerra y a despecho del atraso de la maquinaria en Cataluña con respecto a las grandes fábricas de hierro y máquinas de Francia, Inglaterra y Bélgica, Barcelona podía ser saludada como "la Lyon de España... cuna y trono de la moderna industria española", receptáculo cultural e industrial del mundo del progreso y crisol donde se fundía lo extranjero destilando el maquinismo nacional. En las restantes provincias existían algunos establecimientos industriales dispersos, pero la agricultura constituía la base por excelencia de su economía. La industria se estaba convirtiendo ya en factor económico fundamental de Cataluña.

Vanas promesas y dificultades económicas.

1840

Cuando la Corte se desplazó a Barcelona, el 30 de junio de 1840, la Reina Regente Doña María Cristina, sus hijas y los ministros realizaron, durante su estancia en la ciudad, visitas a diversos establecimientos industriales. Entre éstos, al taller de Valentín Esparó. El Go-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

bierno parecía exteriorizar, con tales visitas, propósitos proteccionistas que el desconcierto de criterios, los intereses múltiples y los continuos cambios ministeriales contribuyeron a retrasar.

Liquidada en julio la guerra civil, con la emigración a Francia de las fuerzas carlistas, los ánimos tardaron en apaciguarse por seguir irregular la marcha de los negocios al no reprimirse el contrabando. Los contrabandistas gozaban del favor popular ya que el espíritu de la época, no sólo apreciaba la baratura y bondad de los productos de importación, sino incluso la emoción que entrañaba el peligro de exponer sus vidas en trances heroicos ante los agentes de la autoridad ridiculizados continuamente.

La industrialización catalana.

El economista Ramón de la Sagra, narrando, en octubre de 1840, su viaje por Cataluña, contaba la grata impresión que le causó la visita a la "gran fundición de máquinas de los señores Manuel Lerena y Compañía", es decir, al taller de "La Barcelonesa".

Convertida Barcelona en el centro industrial de España, no era raro el caso de que al pretender extender la industrialización a otras regiones se buscara en la catalana personas capacitadas para llevarla a cabo o capitalistas dispuestos a adelantar dinero o a suscribir acciones. Con todo, a fines de 1840, la intranquilidad de posibles cambios ante las negociaciones desplegadas en Madrid por la Inglaterra de Lord Palmerston y por las modificaciones introducidas en la Junta arancelaria — separando de la misma a algún defensor de la industrialización nacional —, produjo el retraimiento del capital burgués y el aplazamiento de diversos proyectos industriales en espera de los acontecimientos.

El "Instituto Industrial" de Madrid.

1841

El primer paso para la comprensión mutua dióse con la creación en Madrid de un "Instituto Industrial" que, en la primera mitad de 1841, empezó a laborar pro formación de una "Sociedad para la propagación de la Industria Española". Pretendía constituirse con un capital de 25.000.000 de reales, con objeto de establecer fábricas de tejidos, fundiciones y talleres de construcción de máquinas en distintos puntos de la península. Pero fracasó en su intento. A raíz de un informe de la Junta de Comercio al Gobierno sobre el proyecto de ley de aduanas y aranceles y a raíz también de la construcción de algunos buques en los astilleros nacionales, se introdujeron en los aranceles, en agosto de 1841, algunas modificaciones que parecieron beneficiosas para la industrialización.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Ampliación de "La Barcelonesa".

Estas modificaciones daban pie, de momento, a que los talleres de maquinaria barceloneses pudiesen desarrollarse. La ocasión fué aprovechada por los Lerena, los Tous y los Güell que creyeron llegado el momento propicio para emprender una ampliación de "La Barcelonesa" y se lanzaron a la construcción de tipos de máquinas más variados que permitieran un mercado más extenso. Percatados de la insuficiencia del local de la Rambla del Centro, habían hallado, a fines de 1840, unos terrenos apropiados a sus propósitos en la calle de San Pablo. Éstos habían sido — hasta los días aciagos del 1835 — solar del convento de San Agustín y se hallaban limpios de escombros. Muy pronto empezaron, pues, los trabajos de construcción y montaje de los nuevos talleres en la calle de San Pablo, a la par que, en el propio año de 1841, "La Barcelonesa" se ampliaba con la aportación de Celedonio Ascacíbar y se constituía en Sociedad Comanditaria con el nombre de "Tous, Ascacíbar y Compañía". A la nueva Sociedad se la continuó denominando popularmente "La Barcelonesa". En su primitivo solar de la Rambla levantóse, poco después, la "Fonda de Oriente" que borró sus vestigios. Perduraron sus hombres y con ellos se estableció tal idea de continuidad que incluso cuando, quince años más tarde, en una segunda ampliación, se constituya "La Maquinista", ésta, al formar sus catálogos de maquinaria, en la segunda mitad del siglo XIX, seguirá señalando como fecha fundacional la del año 1838 en que se fundó "La Barcelonesa".

La nueva Sociedad Comanditaria de "Tous, Ascacíbar y Cía."

Coincidiendo con las preocupaciones urbanísticas de Barcelona que giraban en torno del nuevo alumbrado por medio del gas y del derribo de las murallas, los talleres de la comanditaria "Tous, Ascacíbar y Cía.", conocidos por *talleres de San Agustín*, comenzaban sus actividades en 1841, bajo la dirección conjunta de Nicolás Tous y Mirapeix y de Celedonio Ascacíbar. La nueva Sociedad, con el nombre de "Compañía Barcelonesa de Fundición y Construcción de Máquinas" anunciaba, el 26 de noviembre de 1841, además de las construcciones de maquinaria textil, la fundición de piezas de hierro colado y construcciones de prensas hidráulicas para usos varios, bombas para elevaciones de aguas, ruedas hidráulicas y transmisiones de movimiento o *embarrados* para fábricas.

Si desde un principio notóse en ella tendencia a independizarse de la industria textil, acentuóse todavía más esta inclinación cuando, en 1842, Inglaterra levantó la prohibición de exportaciones de maquinaria y el Gobierno de Espartero concedió franquicias a la maquinaria inglesa so pretexto de favorecer la industria manufacturera. Tous y Mirapeix

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Pintura de Eusebio Valldeperas con la calle Bajada de la Cárcel durante el bombardeo de Barcelona por Espartero en 1842, que conserva el Museo de Historia de la Ciudad

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Una de las incesantes "bullangas" de mediados del siglo XIX, concretamente del año 1843, según un grabado de la época

hizo que en sus talleres se emprendieran otros tipos de construcciones, llegando a la fundición de grandes piezas de hierro colado, como columnas, jácenas, escaleras, puertas, arcadas, galerías y otras.

1842

Un erudito visitante saludaba el 27 de abril de 1842 con júbilo las mejoras y progresos industriales de esta Sociedad. Una de las salas que más le impresionaron fué la de dibujo lineal, a cargo de Constantino Roy. En ella se proyectaban los modelos de las máquinas — algunas de ellas invenciones de Tous y Mirapeix —, y se preparaban los diseños para la construcción de caminos de hierro y puentes colgantes. En la misma sala funcionaba el modelo de una "preciosa maquinita de vapor de... bella simplificación y de la fuerza de un hombre", ingeniada por los "*maquinistas*" de la Compañía.

La cuestión de los precios.

Se había logrado la solidez y perfección extranjeras, pero no podía competirse con sus precios ya que en los aranceles no se hallaba nivelado el ínfimo derecho de introducción de maquinaria extranjera con

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

los graves adeudos exigidos a las primeras materias que los constructores nacionales se veían precisados a importar. Éstos beneficiaban así a la industria extranjera y veían recargados sus productos por la propia aduana nacional. No en vano reclamaban, pues, del Gobierno medidas proteccionistas.

A raíz de los aranceles de 1841, a los "*maquinistas*" extranjeros residentes o representados en Barcelona se sumaron varios más, en su mayor parte franceses — que realizaban sus importaciones por mar desde Marsella a Barcelona — e ingleses. Por la economía de precios, diversos fabricantes catalanes les encargaron la modernización de sus fábricas, incluso con el riesgo de que, ante una avería, se precisara llamar al técnico de la casa e importar las piezas de recambio con el retraso y pérdidas subsiguientes.

Primeros éxitos de Valentín Esparó.

En marzo de 1842 Valentín Esparó presentó en la Exposición Pública que se celebraba en Madrid varias piezas de hierro fundido y algunas máquinas salidas de su taller. El éxito fué extraordinario por imprevisto. El propio "Instituto Industrial de España" comunicaba a la Junta de Comercio de Barcelona la favorable impresión que había causado en la capital la calidad de los trabajos aportados por Esparó. En realidad, las máquinas de Esparó — a quien se concedió la medalla de oro y la cruz de Carlos III — habían constituído para muchos una verdadera sorpresa. Por ello se acordaba dar la mayor publicidad posible a cuantos productos salieran de este establecimiento con propósito de otorgarles la protección e impulso que *tan grandes talleres* merecían. Tal vez también ante el temor de que, de no hacerlo así, la Regencia de Madrid siguiera sin darse por enterada.

Contrabando de maquinaria.

Nos referíamos al contrabando como uno de los males que aquejaban a la industria catalana. Cuando se enviaban a España máquinas de vapor, solían mandarse con "accesorios" consistentes en barras de hierro con las cabezas torneadas u otras picardías para despistar a los funcionarios de Aduanas. Así se introducía el hierro extranjero en España con el ínfimo gravamen de las grandes máquinas, resultando más barato que el nacional. Los cerrajeros y "*maquinistas*" decidieron intervenir para acabar con estos abusos. Designaron una comisión, de la que formaba parte Nicolás Tous y Mirapeix, que en 23 de mayo de 1842 se propuso hacer públicas sus quejas, solicitando el derecho de intervención, junto con los empleados o vistas de Aduanas, en los despachos

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de la maquinaria que se importara. Reconociendo que les asistía la razón, Agustín Algarra, Administrador de Aduanas de Barcelona, accedió a sus deseos y encargó a la Junta de Comercio que organizara los turnos periódicos de fabricantes de maquinaria que deberían acudir a los despachos de Marina que era donde se reconocía toda clase de máquinas y hierros según las instrucciones del ramo.

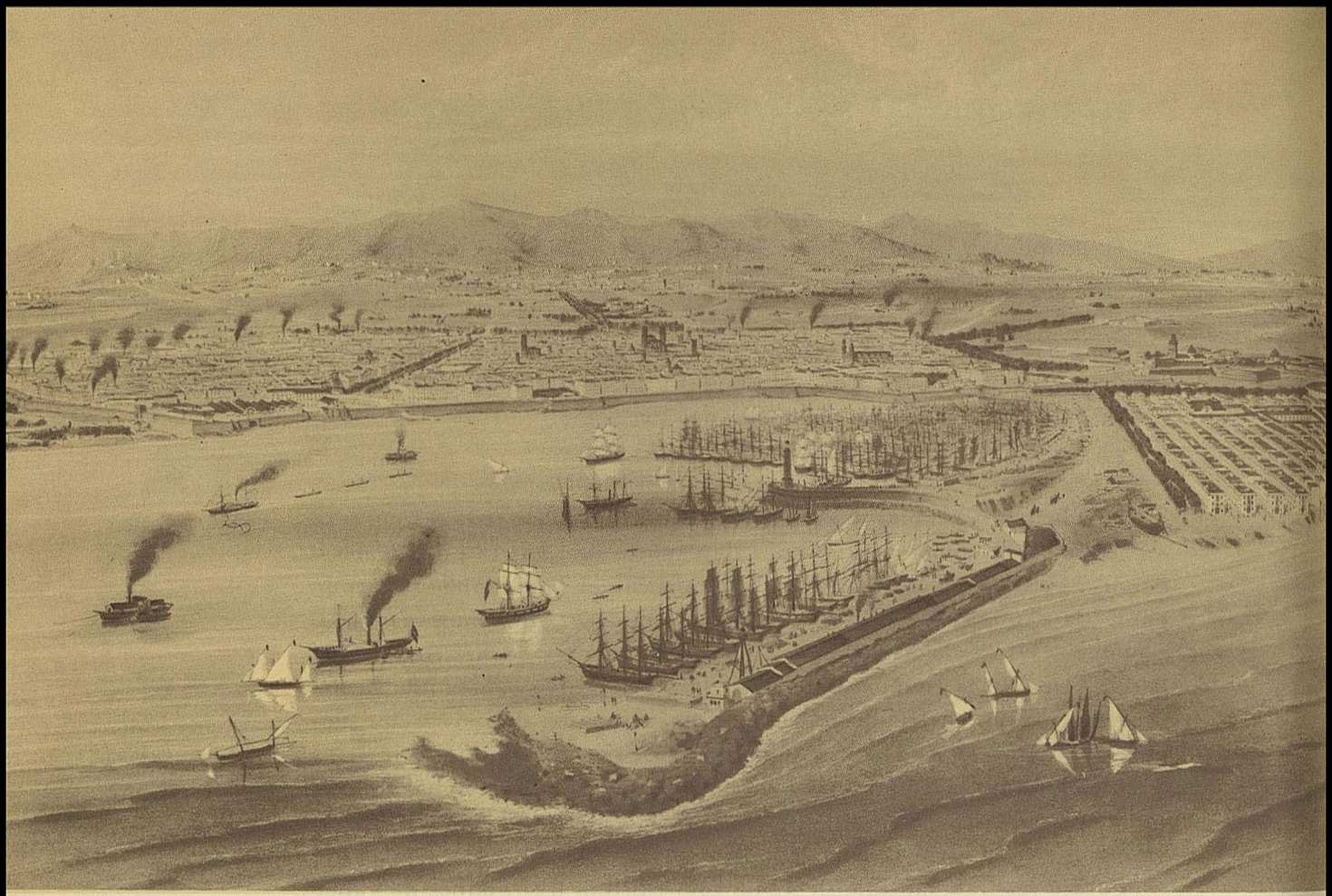
La Marina hispana y el vapor.

La Marina española, decadente, se manifestaba en toda su pobreza a pesar de los anhelos de una línea de vapores de Cádiz a La Habana y de otros ensayos, en Andalucía y en la cuenca del Tajo, donde una compañía de capitalistas ingleses pretendía establecer una línea de navegación fluvial desde Aranjuez a Lisboa con vapores de hierro y fondo llano. Tan sólo la Compañía del Guadalquivir había conseguido la navegación a vapor de Cádiz a Sevilla. Otra compañía de navegación fluvial, la "Empresa de vapores por el Ebro", constituída en 1842 para establecer un servicio de transportes entre Zaragoza y Barcelona, aunque contaba entre sus accionistas a personas de la pujanza de José M.ª Serra, no era más que un proyecto todavía.

Parece ser que, en julio de 1842, sólo existían tres buques de vapor en la provincia de Barcelona, construídos en el país. Pertenecían a la "Sociedad de Navegación e Industria" propietaria del "Nuevo Vulcano" y estuvieron a su cuidado dos maquinistas extranjeros hasta que fué posible encomendarlos a jóvenes del país procedentes del taller de cal-



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Barcelona en 1847 era ya una ciudad fabril, con gran actividad portuaria, tal como refleja esta litografía de aquel tiempo

derería y maquinaria creado por dicha Sociedad. Por falta de protección había sido necesario cerrar el taller y el plantel de aprendices amenazaba extinguirse al carecer de continuidad.

Se deseaba fomentar la Marina de Guerra y Mercante puesto que el desarrollo de las costas y la situación geográfica de España la impelían necesariamente al mar. Pero para fomentar la Marina era conveniente poner en estado de servicio los arsenales y diques, que se encontraban en el más deplorable abandono.

Barcelona contra Espartero.

Las tendencias librecambistas del Gobierno de Espartero — exteriorizadas en las disposiciones de la Dirección General de Aduanas de 20 de agosto de 1842 por las que se concedía fácil entrada a los productos extranjeros, y entre ellos a la maquinaria británica, puesto que, como hemos dicho, precisamente Inglaterra había derogado la prohibición de exportarla — y la crisis industrial fueron, según Coroleu, causas principales de la revuelta "republicana" que, contra Espartero, inició Barcelona, en noviembre de aquel año.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Junta de Comercio reclamó inútilmente la derogación de estas medidas arancelarias que arruinaban los capitales invertidos en fundiciones y talleres, en tanto que, el 28 de noviembre, los batallones de la Milicia Nacional y los alcaldes de barrio elegían una Junta de Gobierno de 21 miembros para dirigir la ciudad erigida en "republicana". En dicha Junta figuraban los paladines de la industrialización, proteccionistas convencidos: Salvador Bonaplata, Domingo Serra, Valentín Esparó y Nicolás Tous, solicitando "justicia y protección a la industria nacional", uno de los lemas en que se basaba la protesta de la urbe. Espartero sofocó con fuego esta protesta y sus medidas, aunque le provocaron el odio de la ciudad, acallaron los ánimos a fines de 1842.

Represalias esparterianas.

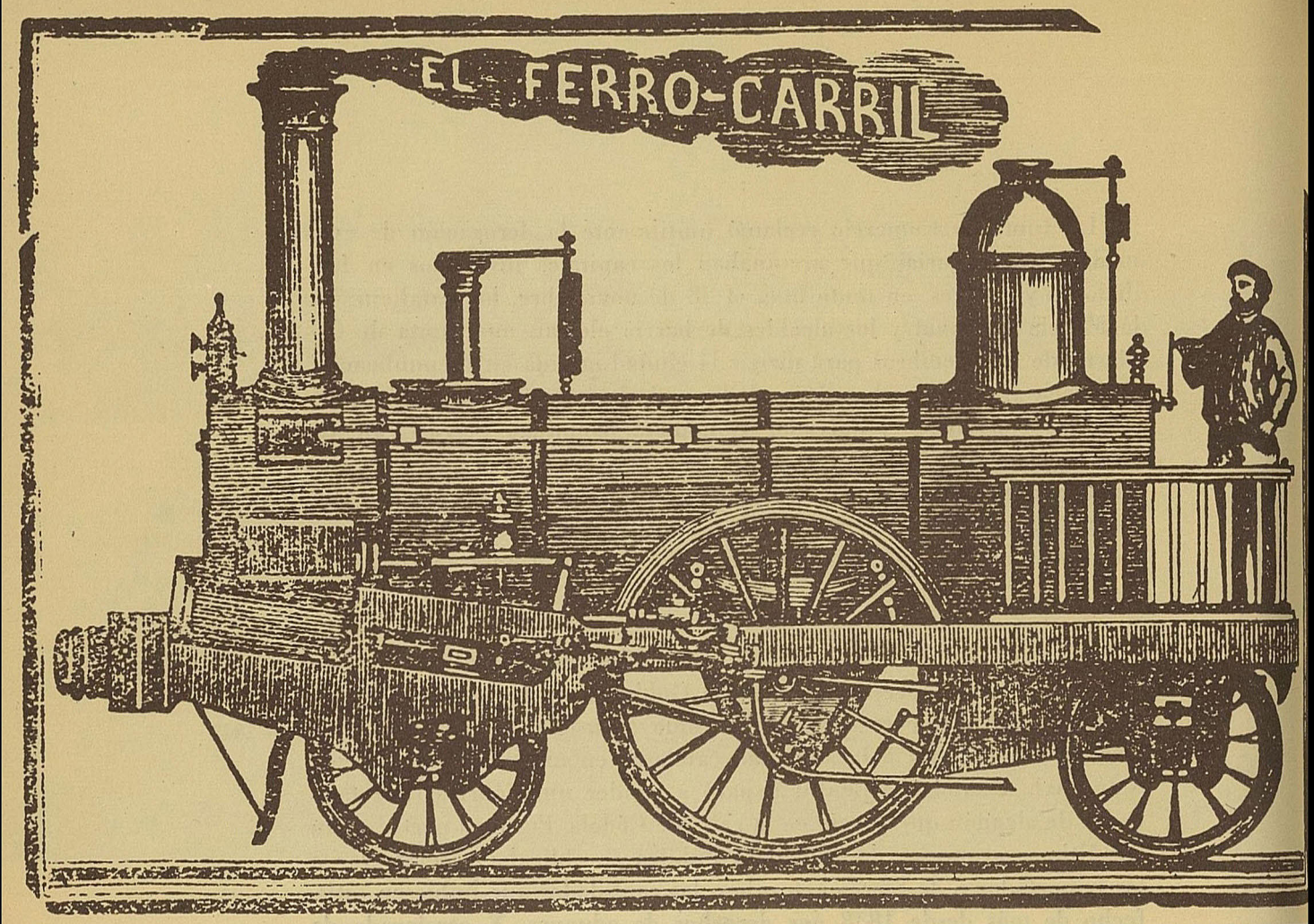
1843

Del impuesto extraordinario de doce millones de reales de vellón que, entre otras represalias, exigió el Gobierno de Espartero a Barcelona, seis millones correspondían al ramo industrial y comercial de la ciudad. Esta sangría a la actividad catalana, en un momento de crisis industrial, decidió a Valentín Esparó a vender una fábrica de estampados de algodón que poseía en la calle de Códols. Por otra parte, según los últimos aranceles, la Hacienda Pública se obligaba a reintegrar a los importadores de hierro extranjero las cantidades que hubiesen satisfecho de más desde 1838 por derechos de aduanas. Y cerciorado de



La Muralla de Mar en 1848, hermoso mirador y paseo predilecto de los barceloneses hasta su demolición en 1881

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Grabado en madera con la locomotora del Ferrocarril de Barcelona a Mataró, primero de España (1848)

ello don Valentín, promovió, en julio de 1843, un expediente solicitando le fuese devuelto el exceso que llevaba satisfecho por sus importaciones de hierro colado. Después de bastante papeleo, logró que se le reintegrase el importe solicitado... abonándosele en los adeudos que hiciere en lo sucesivo.

Valentín Esparó amplía su taller.

1844

Habiendo vendido la fábrica de estampados dirigió todos sus desvelos al perfeccionamiento de los trabajos de maquinaria. Aumentó las máquinas herramientas de su taller de la calle de Tallers y completó sus instalaciones quedando capacitado, en febrero de 1844, para poder construir máquinas de vapor terrestres hasta la fuerza de 80 caballos y marítimas hasta la de 200 caballos. La Junta de Comercio designó, en marzo, una Comisión para acudir a visitarlo. Pero cuando, en mayo, pidióle don Valentín que extendiera un certificado acreditativo de la existencia de tales máquinas en su taller, la Comisión — a pesar de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

haberlas antes saludado con alborozo — no sintiéndose capacitada para afirmar si las máquinas que había visto servían o no para tales construcciones, creyó oportuno no comprometerse. La Junta acabó librando la certificación de un modo ambiguo, en que expresaba el *estado de brillantez y adelanto* del taller.

La mentalidad burguesa y el espíritu de asociación.

La consolidación de la mentalidad burguesa producía sus frutos en la Barcelona de 1844. Su espíritu de asociación había informado — y seguía informando — la creación en la ciudad de las diversas Sociedades Anónimas que sustituyen lentamente a los esfuerzos aislados e individualistas. La posibilidad de aglutinación de capitales, por medio de la emisión de acciones, con que se consigue reunir las grandes sumas precisas a los objetos de estas Sociedades, escapa al esfuerzo individual. Una manifestación meramente caritativa — pero en su fondo alimentada también por esta idea de asociación, de hermandad — había cuajado en la "Caja Municipal de Ahorros".

Ahora, llegada la mentalidad a su pleno desarrollo, compréndese la necesidad de un establecimiento que fomente el desenvolvimiento de la riqueza pública con el auxilio del crédito imprescindible a la industria en momentos de apuro. Se formulan los estatutos del "Banco de Barcelona" autorizados, el primero de mayo de 1844, con la aquiescencia y rúbrica de Isabel II. No obstante, la inauguración de este establecimiento bancario, destinado a descuentos, préstamos, depósitos, cobranzas y cuentas corrientes, no se efectuó hasta el primero de septiembre de 1845, desempeñando la presidencia José M.ª Serra.

El viaje regio a Barcelona y la Exposición Industrial de 1844.

Con motivo de la visita a Barcelona de las reinas María Cristina e Isabel II y de la infanta María Luisa Fernanda, se inauguró, en junio de 1844, una Exposición Industrial en el salón de la Lonja, acreditativa de "los adelantos de la industria del país". La Reina madre, gratamente impresionada, recorrió diversos establecimientos industriales. Otro tanto hicieron, durante varios días, los ministros, prometiendo su protección. Poco costaba contentar con promesas a los anfitriones. Pero, mientras tanto, defendiendo el librecambismo, el periódico *El Globo* lanzaba diatribas contra los industriales. Por su parte, diversos periódicos extranjeros realizaron, con motivo de esta Exposición, una campaña en contra de la industria española, no pudiendo resistirse a compararla con la Exposición de la Industria Francesa que, en mayo, se había inaugurado en París.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

En vista de esta propaganda, los industriales catalanes se decidieron a subvencionar un periódico que defendiese sus intereses. A tal fin reunidos en la Lonja, el 23 de julio, abrieron una suscripción para iniciar la campaña, recaudándose 456 duros. Entre los que contribuyeron con mayores aportaciones figuraban Salvador Bonaplata, Nicolás Tous y Soler y Nicolás Tous y Mirapeix, paladines de cuanto era y significaba la industrialización.

La industria seguía perfeccionándose. Bajo la dirección de Juan Pedro Bernadac, iban a establecerse en Barcelona, en septiembre de 1844, unos altos hornos para la fundición de hierros superfinos y fabricación de planchas y alambres. Por otro lado, la labor desarrollada por el general Fulgosio en la ciudad durante el período en que desempeñó el cargo de Jefe Político, motivó que, en noviembre de 1844, se le dedicara una plancha de hierro colado elaborada en los talleres de "Tous, Ascacíbar y Cía.". La adornaban dos pequeños grupos representando los atributos alegóricos de la Justicia y de la Administración y los de la Carrera Militar y, en el centro, con letras en relieve sobredoradas, se leían unos encomiásticos versos.

Las comunicaciones y los primeros intentos ferroviarios nacionales.

Hemos dicho que en 1842 la Sociedad de "Tous, Ascacíbar y Cía." estaba dispuesta a construir "carriles ferroviarios". Pero nadie se aventuraba todavía a exponer capitales en una empresa de tanta trascendencia. A pesar de que nueve años antes (1833) habíase intentado construir la línea Reus-Tarragona, el proyecto tuvo que ser abandonado. En 1843 consiguióse la concesión del ferrocarril de Barcelona a Mataró y, en el transcurso de 1844, se constituyeron las Sociedades constructoras de los de Madrid a Aranjuez y de San Juan de las Abadesas a Rosas.

Se intensificaban las relaciones entre las distintas ciudades y países. Crecía el volumen de la correspondencia y la transmisión de las noticias requería mayor rapidez. Los transportes españoles eran deficientes. Al

1845

iniciarse el 1845, se convirtieron en correo diario de Barcelona a Madrid las tres expediciones semanales que hasta entonces se verificaban. Comenzó el nuevo servicio el primero de marzo, pero las sillas-correos no admitían en cada viaje más que dos pasajeros para Madrid y otros dos para Zaragoza. Calcúlese, pues, la cantidad insignificante de personas que podían trasladarse a Madrid por este medio y se comprenderá la lentitud con que se tramitaban los asuntos y la tardanza en llegar las noticias y despachos de la capital del Reino.

A partir de este momento, es frecuente ya la constitución de Sociedades con el propósito de construir líneas férreas. La aportación de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

capital extranjero — inglés, belga o francés — se irá intensificando, pero todas las Compañías procurarán establecer una comisión en Barcelona, puesto que la ciudad cuenta con cerebros capacitados, espíritus emprendedores y recursos suficientes para las grandes realizaciones.

La industria barcelonesa ante el Gobierno moderado de Narváez.

Incluso el propio Gobierno moderado de Ramón M.ª Narváez veíase constreñido a reconocerlo. Cuando en 1845 deseó celebrar una Exposición de productos de la industria nacional que fuese claro exponente de su desarrollo, invitó encarecidamente a los industriales catalanes a participar en ella. Aparte de que no resultaba fácil ni económico trasladar grandes máquinas a Madrid, los industriales catalanes decidieron no concurrir a la Exposición en señal de resentimiento por el poco apoyo que el Gobierno moderado venía dispensando a la industria. Esta negativa causó estupor en Madrid, donde se contaba de tal modo con la participación catalana para el éxito de la Exposición que, viendo en 18 de abril que todavía no había hecho acto de presencia en la capital, Isabel II dió una real orden ampliando el plazo para admisión de productos hasta el 15 de mayo y destinando 40.000 reales para satisfacer los portes de los mismos. No obstante, la decisión adoptada por los industriales catalanes era irrevocable, aun corriendo el riesgo de que los librecambistas aprovecharan esta abstención para inclinar el Congreso a su favor.



Reproducción de un billete de tercera clase del Ferrocarril de Barcelona a Mataró (1849)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Marina.

Aunque se habían realizado algunos progresos náuticos, todavía no se construían en España buques de vapor de hierro de 400 o más toneladas. Por ello dió Isabel II, el 4 de marzo de 1845, una real orden concediendo a los buques extranjeros de dicho tonelaje un arancel privilegiado que devengaba un único derecho de 50 reales por tonelada, con la obligación de satisfacer por separado, de acuerdo con las respectivas partidas, los derechos de los efectos y enseres que esos buques contuviesen.

Incremento de las importaciones.

El incremento de la industrialización en 1845 y 1846 viene reflejado por el aumento progresivo de maquinaria importada durante estos dos años, que comprueba el informe presentado por la Dirección General de Aduanas a la Junta de Información Arancelaria el 25 de mayo de 1847. El valor de las máquinas de vapor y máquinas para hilar y para prensar importadas en 1845 sobrepasaba los once millones de reales. Al año siguiente superaba los catorce. Con todo, la exportación de oro y plata que estas importaciones suponían — facilitadas por los aranceles —, estaba empobreciendo al país. Ello hacía que escaseara el numerario, hecho que obligaba a reformas monetarias que, de haberse favorecido más a la industria nacional, tal vez hubiesen podido evitarse.

Los gremios y el espíritu del siglo.

1846

A un triunfo del espíritu asociacionista cabe atribuir tanto como a las necesidades de la época, el resurgir de los antiguos gremios barceloneses, en pleno 1846, "acomodados al espíritu del siglo y a los buenos principios de economía pública". Sus bases quedaron establecidas el 7 de agosto y tenían por objeto esencial estrechar los vínculos sociales. Sus "cónsules" o "prohombres" se hallaban fiscalizados por la Alcaldía Constitucional y por el Jefe Superior Político a quienes se facultaba para elegirlos y suspender sus funciones. Se convertían de hecho, pues, en instrumento del poder central para evitar, o en su caso sofocar, las rebeliones obreras y artesanas.

Las Sociedades Anónimas y la crisis barcelonesa de 1847.

1847

Las Sociedades Anónimas se multiplicaban de manera alarmante. Entre ellas figuraban algunas tan notables como "La España Industrial" — fundada el 28 de enero de 1847 — que plasmaba una de las grandes ideas que honran al maquinismo catalán y le libra de miras particularistas para ensanchar su ámbito a toda la nación. Pero la finalidad de otras no parecía tan clara.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Empezaba a percibirse el enriquecimiento de la burguesía con la especulación de acciones y la consiguiente desproporción en la posesión de la riqueza pública. El Ministerio del Duque de Sotomayor formuló, el 26 de febrero de 1847, un proyecto de ley regulando la liber-



S. M. LA REINA Dª YSABEL 2ª

tad de las Sociedades Anónimas. Reducía las existentes cuyo objeto no se pudiera demostrar lícito y útil y condicionaba las concesiones futuras.

Por estas y otras razones, produjose en 1847 en Cataluña una grave crisis industrial. En marzo había alcanzado a paralizar muchas fábricas. Durante buena parte del año se buscaron soluciones para remediar la falta de trabajo proyectándose el ensanche de la ciudad, con el traslado de las murallas hasta la actual calle de Caspe, y abriendo la puerta

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de Isabel II en la Rambla, por Canaletas. En algunas industrias la falta de trabajo contribuía a la explotación de los obreros por parte de empresarios desaprensivos obligándoles a trabajar a precios ínfimos, cuando en medio de la miseria pública, los cereales y víveres de primera necesidad alcanzaban cada día precios más elevados. Intervino el Gobierno y la comisión catalana de la Junta de Información Arancelaria. En noviembre los propios fabricantes se repartían y organizaban amistosamente el trabajo.

Las condiciones por las cuales deberían regirse las Sociedades Anónimas en el futuro, quedaban especificadas por una ley promulgada el 28 de enero de 1848 que estará vigente durante veinte años. Cuando fué promulgada, contaba Barcelona además de las Sociedades citadas ya, con otras de tanta raigambre como la "Cía. Barcelonesa de Seguros Marítimos", "La Estrella" y la "Catalana General de Seguros".

1848

Fundación del Instituto Industrial de Cataluña.

A fin de librarse de la ingerencia gubernativa, la Junta de Fábricas planeaba en mayo de 1848 la creación de un "Instituto Industrial de Cataluña" que se imponía como misión: "el progreso y fomento de la industria nacional". Inaugurado el 25 de junio, bajo la dirección de Ángel de Villalobos, estableció sus diversas secciones en una reunión magna celebrada en el salón de la Lonja. La sección de "fundición y maquinaria", presidida por Valentín Esparó, contaba con las relevantes figuras de: Nicolás Tous y Soler, Nicolás Tous y Mirapeix, Celedonio Ascacíbar, Juan Faya, Vicente Rodés, Pablo Ramón Fornells, Francisco Arau, Agustín Sala y Vidal, Antonio Arnau, José Abad, Hilarión Bordeje, Felipe Muller, Gregorio Deu y Luis de Ferrer, en cuyos nombres se concreta y resume el desarrollo de la industria de maquinaria en la Cataluña de 1848. Para celebrar su fundación, el Instituto inauguró, en su edificio de la calle del Conde del Asalto, una exposición industrial, prorrogada hasta mediados de agosto, en vista que había prometido su visita una comisión regia para inspeccionar, a través de la misma, el estado industrial de Cataluña.

La primera realización ferroviaria hispana.

La Cataluña del 1848 asistió a la plasmación de la primera realidad ferroviaria hispana, siquiera fuese llevada a cabo con material inglés. Este hecho era de capital importancia para la construcción de maquinaria nacional, aunque en un principio se escapara de sus manos el amplio campo de posibilidades que el suceso auguraba. A principios de octubre, la labor de los ingenieros ingleses Sres. Locke, Mackenzie, Robson y Wright, montadores de la línea de Barcelona a Mataró, llegaba

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



En el solar donde después aparecerá "La Maquinista" figuraban aún en 1849 los baños de la "Sra. Tona, viuda de Antonio Valls"

a su fin. La inauguración fué fijada para el sábado día 28, estableciéndose las normas que debían convertirse en usuales, los precios de los billetes y los festejos. Bajo un sol radiante verificó la bendición el Obispo de la diócesis. El convoy inaugural causó gran expectación a lo largo de todo su recorrido. Durante los días siguientes, se fueron mejorando los servicios, intentándose también poner remedio al irrefrenable frenesí de viajar en ferrocarril que motivó, los primeros días, serios altercados y empujones con las consiguientes pérdidas de delantales, sombreros, gorras, paraguas, alpargatas, etc.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Aunque la industria nacional no participó en la construcción de las máquinas de este primer ferrocarril, es muy probable que fuesen utilizados sus talleres para diversos montajes.

La Marina y los "maquinistas" barceloneses.

1849

Un nuevo buque de vapor, construído en el astillero y talleres que en la Barceloneta poseía Pedro Sisterer bajo la dirección técnica del ingeniero Mr. Wright, era botado al agua en el puerto de Barcelona el 26 de enero de 1849. Consignábase con orgullo que todos los elementos que componían el nuevo buque habían salido "de las manos de artífices que alberga Barcelona". Destinábase al remolque de los barcos que entraran y saliesen del puerto y recibía el nombre de "*El Remolcador*". Aunque pequeño, según se aseguraba, era el primero de cuantos se habían construído en España. Contaba con dos timones: uno en la proa y otro en la popa. La máquina, de 30 caballos de fuerza, se había construído en la fundición que José White poseía en la calle del Olmo y su autor era N. Guay. Las calderas procedían de los talleres del "Nuevo Vulcano". Presenciaron la inauguración, el 6 de mayo, las autoridades y numerosos invitados que se dirigieron luego al famoso "Café de las siete puertas" cuyo dueño, José Cuyás, sirvióles un suculento banquete.

Minería y aranceles.

Mientras tanto la minería estaba experimentando un desarrollo inusitado, en medio del desconcierto que suponían continuas legislaciones, siempre imperfectas e invariablemente al poco tiempo derogadas y sustituídas. Promulgada una nueva ley el 11 de abril de 1849, pronto se vió que adolecía de defectos todavía mayores que la vigente hasta aquel momento, emitida el 1828 y varias veces enmendada.

No era mucho menor la vacilación que ofrecían los aranceles. Las industrias catalanas experimentaron un auténtico pánico cuando, en virtud de los planes de Alejandro Mon, el Gabinete de Narváez solicitó de las Cortes, en mayo de 1849, autorización para *poner en planta* un nuevo proyecto de aranceles que, de llevarse a cabo, amenazaría de nuevo en su misma raíz la existencia de la industrialización. En julio, el proyecto fué aprobado. Para acallar las protestas que provocó, se envió a Barcelona un comisionado gubernativo.

Los "ingenios" y el comienzo de la exportación.

En tanto se iniciaba la exportación de maquinaria, prosiguieron en Barcelona los ensayos de nuevos ingenios o inventos. Así, en agosto de 1849, se tendió una vía provisional en la calle trasera del Hospital Militar para probar sobre ella un "nuevo coche locomotor" construído en

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

un amplio patio de una casa de la calle de San Pedro. Para trasladar el artefacto al lugar destinado para la prueba se necesitaron seis robustos caballos que apenas podían arrastrar su mole. A fines del mismo mes, en una expedición a Nueva Holanda, se embarcaron algunas campanas fundidas en "una fábrica de la Barceloneta" — ¿la fundición "Doménech"? — y maquinaria y útiles diversos tales como prensas y máquinas para elaborar pastas. Intentábase de nuevo, pues, la exportación. También por aquellas fechas surgieron, en la calle de Ginebra, los talleres de fundición de los "Hermanos Alexander", especializados en máquinas y calderas de vapor.

Los aranceles de 1849.

El temido decreto en que se imponían los nuevos aranceles dióse el 5 de octubre y llenó de consternación a los fabricantes catalanes. Aparecía ahora claro que la gestión del comisionado gubernativo había sido ideada sólo para ganar tiempo. El día 17, la Junta de Fábricas decidió pedir la suspensión del decreto, pero el Jefe Superior Político se negó a cursar la solicitud por creerla dura en exceso. No resignándose a modificar sus términos, la Junta optó por renunciarla. Poco después, Bravo Murillo, principal autor de la reforma, hacía constar categóricamente en el Congreso que ésta había beneficiado a la industria catalana. Al tener conocimiento del hecho, la Junta de Fábricas declaró falsa tal afirmación.

Así las cosas, finalizaba el año y era elegido primer teniente de alcalde, para el bienio 1850-1851, Valentín Esparó. Las riendas ciudadanas quedaban, pues, en buenas manos. Deseaban correr para alcanzar a los industriales extranjeros en la rápida carrera emprendida. El crisol barcelonés podía desarrollar tranquilo el maquinismo engendrado en medio de tan grandes contratiempos. El ímpetu de los caballos de vapor iba a resultar infrenable para las ideas obstruccionistas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO III

EL FRENESI FERROVIARIO Y LA FUNDACION DE LA SOCIEDAD ANONIMA "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA" EN UN AMBIENTE DE CRISIS ECONOMICA

(1850-1856)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Sinopsis del medio siglo.

1850

Los componentes del nuevo Ayuntamiento de Barcelona tomaron posesión de sus cargos al empezar el 1850. Junto a Valentín Esparó, primer teniente de alcalde — y alcalde desde el 10 de abril — figuraban los señores Beltrán y Ros, Monmany, Clavell, Serra, Nogués, Gatell y otros representantes de la burguesía catalana que había conseguido adueñarse del timón urbano.

El maquinismo parecía consolidado en Cataluña. Pero la misma técnica a que se debió el florecimiento industrial de Europa hizo que se evidenciara la situación de inferioridad de la industria nacional carente de buena maquinaria y de técnicos. Aunque en el norte y sur de España surgieron diversos establecimientos de construcción de máquinas, seguía existiendo una gran masa campesina, rutinaria e inadaptada, cuyos intereses se hallaban protegidos desmesuradamente por el poder central.

Proseguían las pugnas políticas y paralelamente adquirían importancia las luchas sociales. Una gran masa obrera, acrecentada de día en día, podría motivar serios disturbios. Se avanzaba con paso seguro por el camino del maquinismo. Pero se tropezaba con el inerme peso del campesinado incapaz de consumir los productos de la industria, cuyo mercado quedaba por ello muy restringido. Y con la fuerza del obrerismo que logrará exteriorizarse, al poco, en una huelga general.

Las relaciones con Lord Palmerston y la carestía de carbón.

Seguía en el poder la *década moderada*. Ramón M.ª Narváez presidía el Gobierno. Sus tendencias, algo más proteccionistas, se manifestaron en el arancel de 1849, una vez anulada la influencia del agente de Lord Palmerston en Madrid. No obstante, los fabricantes catalanes seguían teniendo comisionados cerca del Gobierno para evitar posibles perjuicios en las reformas arancelarias. Durante la primera semana de marzo de 1850 apenas se realizaron operaciones en la Bolsa madrileña. Los negocios se hallaban en una situación expectante, mientras el Gobierno planeaba reformas administrativas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Habíase agravado la carestía de carbón al retrasar su llegada al puerto de Barcelona unos cincuenta buques que, procedentes de Inglaterra, eran portadores del citado combustible. Tal vez no sería ilusorio situar entre las causas que motivaron este retraso, las equívocas relaciones que mediaban entre el Gobierno británico y el de España. Barcelona sentía como nunca, en estos momentos de apuro, la necesidad de poseer vías de comunicación rápidas que permitieran abastecer de carbón de piedra y coque la industria.

Inicio del frenesí ferroviario en España.

Numerosos preparativos llenan el período que incluye el presente capítulo y señalan un inusitado frenesí por los transportes ferroviarios que pasan a constituir el desiderátum de todas las esperanzas y la absorción de grandes capitales. La información sobre ferrocarriles llena páginas y más páginas en los periódicos. Miles y miles de personas cifran toda su ilusión y sus ahorros en las rentas que este invento extraordinario les ofrece. ¿Cómo se ha producido este cambio tan rápido, este ambiente tan favorable que la realidad, los primeros resultados prácticos, no tardarán en disminuir? En el mar de espuma de las ilusiones, cobra ahora la estela del vapor, lanzado sobre carriles de hierro, capital importancia.

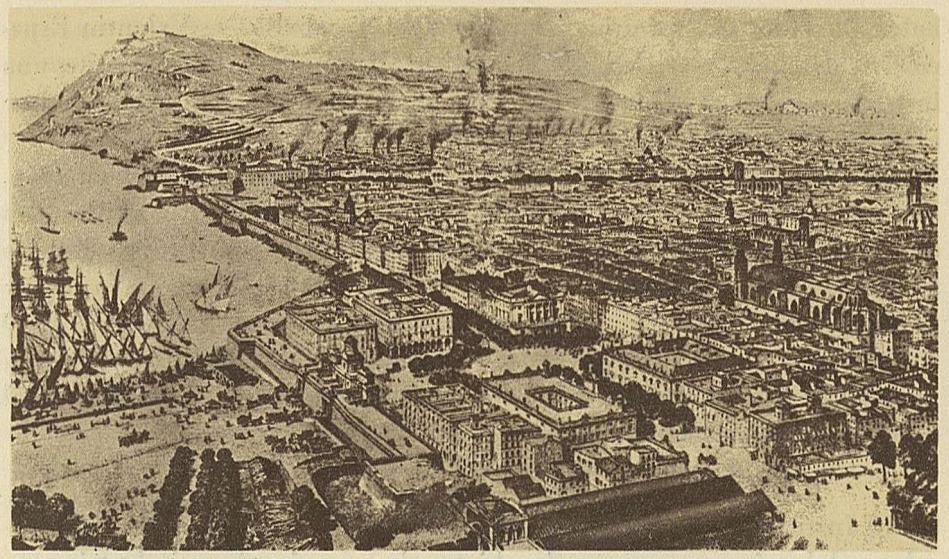
En Cataluña se incrementan, ante la escasez de carbón, los preparativos de la línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas. Pero no son secundados los esfuerzos de la Sociedad "El Veterano", para que se suscriban las acciones de la línea. Otórgase, entonces, una línea de San Juan de las Abadesas a Rosas. Constitúyese, en Barcelona, una empresa constructora de la de Molins de Rey.

La de Barcelona a Mataró consigue pingües ganancias. Proyecta su ampliación hasta Arenys de Mar y organiza, en Mataró, unos talleres de maquinaria para el montaje de sus locomotoras y vagones. Importa material inglés y solicita que se le exima del pago de derechos arancelarios. Mas he aquí que el Gobierno, antes de acceder, ordena que se efectúe un informe del "estado de adelanto de la fabricación del hierro" en la provincia de Barcelona. Claro está que el Gobierno hará después lo que le plazca, pero, de momento, muestra ya alguna consideración por la industria barcelonesa.

Nobleza de miras del maquinismo.

En el maquinismo, profundamente humano, alienta el esfuerzo de espíritus selectos que laboran sin descanso con el ideal de mejorar, rectificar y acrecentar el bienestar ciudadano y la belleza de la urbe, de acuerdo con sus cánones y materiales.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Panorámica de Barcelona en 1850 con la estación del Ferrocarril y la playa de pescadores en primer término

La industria de fundición y construcción de máquinas lucha con plena conciencia de su fuerza. Aboga por sus derechos con entereza. Siente la necesidad de aventurarse ante realizaciones cada vez más difíciles y costosas para que éstas le permitan mejorar sus instalaciones y ampliar el mercado, abriendo nuevas posibilidades. Desea alcanzar con plenitud su fin. Aspira de continuo a superarse. Ello supone, a veces, correr riesgo y sufrir algún contratiempo. Pero el noble deseo de librar a España de la postración económica e industrial, más que los intereses particulares, anima a los forjadores de la industrialización a proseguir su obra.

Esparó y Tous realizan trabajos en común.

Trabajando juntos desde principios de 1850, Valentín Esparó y Nicolás Tous construían — en el taller de fundición del primero y en los talleres de *San Agustín*, de los que era director el segundo — unas norias de nueva invención gracias a cuyo mecanismo se hacía posible, con menos esfuerzo y tiempo del invertido en las usuales, la obtención de una considerable cantidad de agua "por medio de fajas hidráulicas". Algunas de estas norias, instaladas por vía de ensayo en las huertas situadas extramuros, junto a la puerta de San Antonio, eran objeto de la admiración de cuantos curiosos acudían a contemplarlas.

En ocasión de haber decidido el Gobierno de Narváez, el 11 de abril de 1850, la construcción de varios buques para la Marina nacional —

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

entre ellos uno con máquina de vapor de 140 caballos — Valentín Esparó, Nicolás Tous y Celedonio Ascacíbar dirigieron conjuntamente una instancia a Mariano Roca de Togores, ministro de Marina, ofreciéndose a construir la máquina de 140 caballos.

Los "*maquinistas*" barceloneses deseaban atestiguar su capacitación. Por otra parte Barcelona solicitaba que se construyese un astillero en el puerto. Por aquellas mismas fechas empezaron a sustituirse los buques españoles de madera por otros de hierro, procedentes en su mayor parte del extranjero. En el espacio de treinta y cinco años — de 1849 a 1883 — se importaron en España 606 buques de hierro o acero, con un total de 296.048 toneladas, lo que representaba una inversión anual de cinco millones de pesetas.

Actividad industrial.

El Instituto Industrial de Cataluña planeaba la organización en Barcelona del primer concurso de objetos de maquinaria e industrias varias. Debía celebrarse en junio de 1850, pero no pudo ser inaugurado hasta el primer domingo de agosto. La industria de fundición y construcción de máquinas expuso sus productos en dos amplias salas. El ajetreo que trajo consigo y el interés que por él se tomaron los industriales hicieron que se relegara a segundo término la invitación para participar en la Exposición londinense que se anunciaba para la primavera del año siguiente.

Además, en noviembre y diciembre de 1850, Madrid celebró también una Exposición industrial, en la galería baja del edificio del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, con notable participación catalana. Las Exposiciones eran cada vez más frecuentes por la idea predominante en la época de reunir y exponer ante todos los resultados obtenidos y los avances de la técnica.

Formación de técnicos en el país.

Con el fin de conseguir la formación técnica de las nuevas generaciones en España, un real decreto de Isabel II, fechado el 4 de septiembre de 1850, estableció la carrera y título de Ingeniero Industrial. A partir de los seis años siguientes, la influencia de las primeras promociones de ingenieros industriales españoles se dejará sentir en todo el país, fundando nuevas industrias o dirigiendo y ampliando las existentes. Cuatro días después de haberse creado la carrera de Ingeniero Industrial, un proyecto de ley del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, regentado por Manuel Seijas Lozano, detallaba los estudios necesarios para la profesión mercantil, estableciendo Escuelas de Comercio incorporadas a los Institutos de Segunda Enseñanza.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Valentín Esparó, fundidor de estatuas.

Sería ilusorio creer que los constructores barceloneses perdían el tiempo esperando, con las manos cruzadas, las resoluciones gubernativas acerca de las concesiones de maquinaria marítima. Por el contrario, buscaban otras modalidades de trabajo y otros clientes.

Continuando la modernización de Barcelona, el Ayuntamiento solicitaba la colaboración del maquinismo. Encargó la fundición de una campana — la famosa campana "Eulalia" — y la de una estatua — la del célebre "conceller" Galcerán Marquet — que debía presidir la fuente de la plaza del Duque de Medinaceli. Ambas piezas se fundieron el 27 de marzo de 1851. La primera, que se fundió en la plaza del Rey, fué un fracaso. La segunda, fundida en el taller del propio alcalde, obtuvo un éxito sin precedentes. En el mismo taller de Esparó se habían construído otras piezas destinadas a la citada fuente, entre éstas la columna que debía servir de pedestal a la estatua.

1851

Todavía no se hallaban concluídas las piezas del monumento a Galcerán Marquet — inaugurado el 29 de junio — cuando veía Esparó consolidada su fama de fundidor de estatuas. El primero de abril se le encargaba ya el vaciado de otra figura, para un monumento de la ciudad de Matanzas, de iguales proporciones a la efectuada.

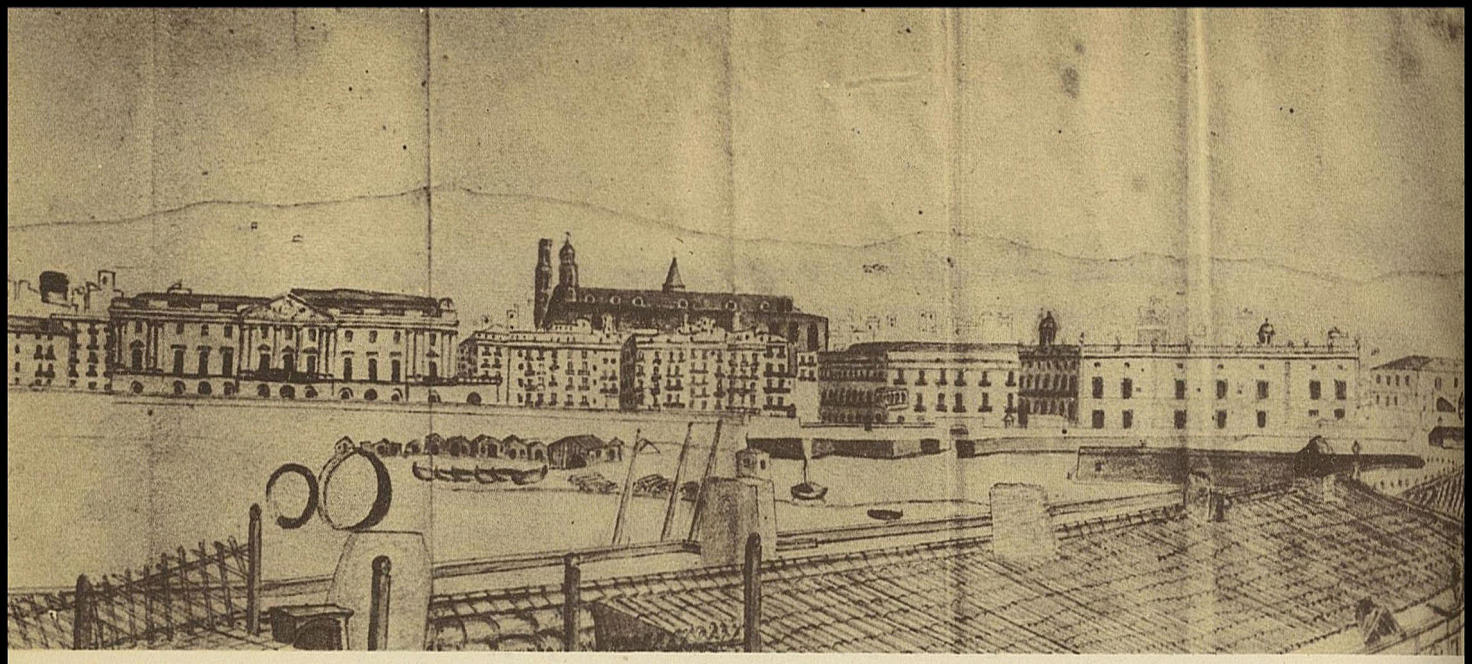
Elaboración de barras de hierro en el "Nuevo Vulcano".

Los restantes talleres barceloneses perfeccionaban también sus sistemas y procuraban ir llenando los vacíos que se experimentaban en el mercado español. Los del "Nuevo Vulcano", instalados junto al muelle nuevo de la Barceloneta, continuaron progresando en sus construcciones marítimas. Contaban ya entonces con un martinete en el cual se fabricaban barras de hierro redondas, pletinas y cuadradas y toda clase de piezas para máquinas. Poseían, además, un almacén en la calle de la Merced. Sus barras de hierro constituían un esfuerzo por parte de la industrialización nacional para verse libre de los derechos de aduana, que gravaban las importaciones del hierro en barras procedente de las fábricas inglesas.

Por otra parte, la fundación, en 1851, del "Instituto Agrícola Catalán de San Isidro" proporcionaba a la industria, con la posibilidad de mejora de la agricultura, oportunidad de ofrecer prensas y otros utensilios al agro catalán.

También el 17 de septiembre de este mismo año quedó constituída — con un capital de 1.200.000 duros — la Sociedad Anónima del Ferrocarril del Norte, cuyas primeras seis locomotoras fueron construídas por Sharp de Manchester, pero que, andando el tiempo, debería proporcionar buen acopio de trabajo a Cataluña.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Panorámica de Barcelona desde la Barceloneta a mediados del siglo XIX

Ataques del librecambismo.

La industria catalana, a pesar de haber sido invitada, no acudió a la famosa Exposición de Londres de 1851, lo que proporcionó a los librecambistas nuevo motivo para sus diatribas. Pronto, la campaña se fué generalizando. Para evitar que al influir en las altas esferas tuviese repercusiones económicas, la Junta del Instituto Industrial de Cataluña convocó, al finalizar el año, una Exposición pública para el mes de

1852

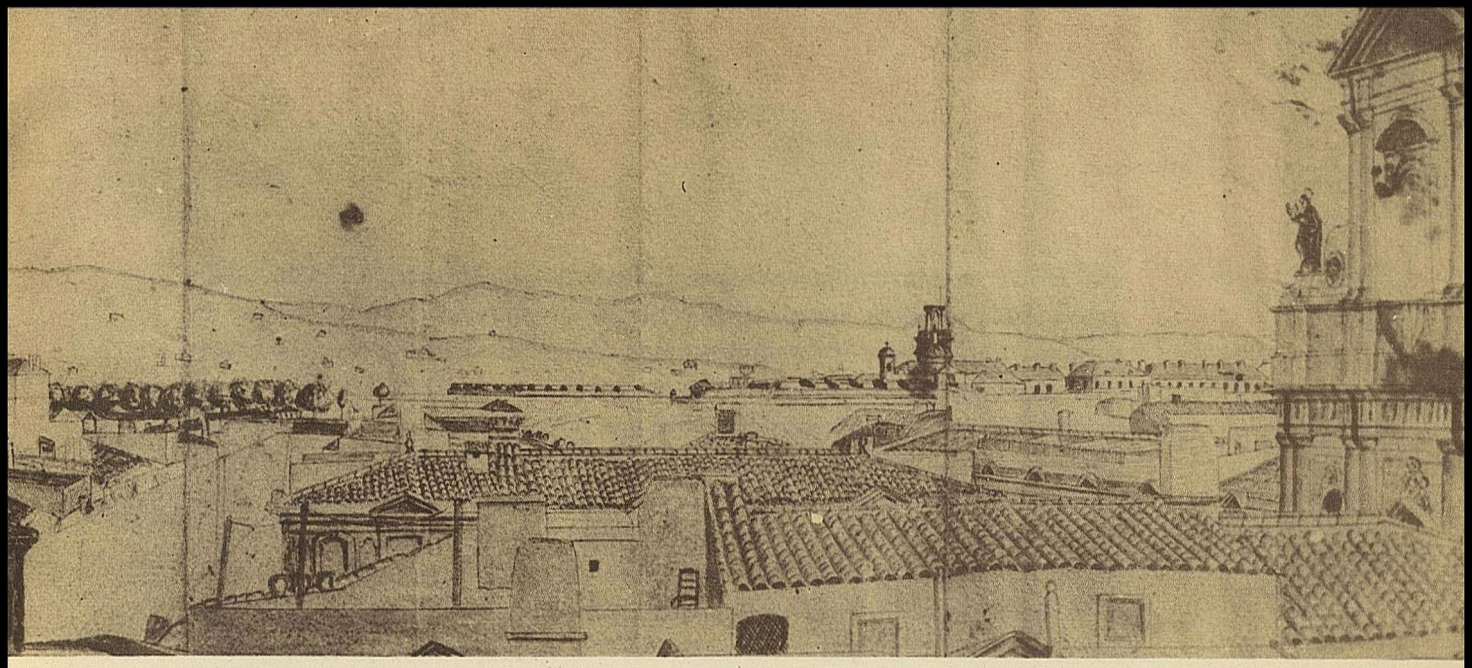
marzo de 1852. Exhortaba a todos los industriales a laborar desde aquel instante a fin de que la Exposición, presentada como un compromiso de honor, fuese digno exponente de las posibilidades industriales del país.

No cesaba por ello la polémica entablada acerca del alcance, valor y conveniencia de la industrialización catalana. Llegó el mes de marzo de 1852 y el Instituto Industrial inauguró su Exposición, limitada a la sección textil. Todos los fabricantes aunaron sus esfuerzos, consiguiendo que fuese "sin disputa superior en mucho a todas las exposiciones que en el mismo local la precedieron". Era el mejor mentís a los oposicionistas, puesto que a la vista de todos estaba la verdad acerca de cuanto se había hecho en uno solo de los ramos.

En defensa de la industrialización.

Como hemos dejado dicho, los industriales barceloneses Esparó, Tous y Ascacíbar se ofrecieron en 1850 al Gobierno para construir una máquina marítima. El asunto pareció eternizarse en la Corte hasta que, a principios de 1852, con motivo de otra subasta, se solicitó que un comisionado de ambos talleres fuese a Madrid. Desplazáronse Celedonio Ascacíbar — por "Tous, Ascacíbar y Cía." — y Leandro Ardévol — por el taller de Esparó —. Sus condiciones no fueron aceptadas. Pero en la

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



subasta concedióse la construcción de una máquina de 120 caballos de fuerza a otro constructor barcelonés: Miguel Díaz de Brito.

El *Heraldo*, periódico de la Corte, en su editorial de 4 de marzo, impugnaba la concesión a los barceloneses de máquinas destinadas a los buques de la Marina real. Alegaba que costarían el doble; que debería concederse al constructor libre importación de las primeras materias y que se había solicitado la importación de piezas muy esenciales, ya elaboradas. Según el *Heraldo*, pues, los constructores nacionales se limitarían casi al ajuste de las piezas construídas en Inglaterra y el Gobierno haría un negocio ruinoso.

Ascacíbar y Ardévol consideraron aquellas palabras como un insulto a la industrialización. Decidieron replicar al *Heraldo*, desde sus mismas columnas, el 9 de marzo. Rebatieron punto por punto sus afirmaciones. Demostráronle la falsedad de sus argumentos y exhortaron al propio periódico a trabajar en favor de la industria española de construcción de máquinas "combatiendo las trabas que a ésta oponen los inconcebibles desaciertos del arancel" y no "desaprobando impremeditadamente el que se trate de construirlas en España sin detrimento de ninguna otra industria, antes bien, con la ventaja de muchas". Esta réplica, hecha después de la adjudicación, reflejaba la solidaridad existente entre los constructores de maquinaria.

El escollo de los precios.

La construcción nacional de máquinas, que contaba con diecinueve establecimientos en Barcelona, no había alcanzado el desarrollo de que era susceptible, en buena parte por cuestión de precios. El Estado podía contrarrestar con las percepciones aduaneras el precio que pagase por

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

una máquina construída en España. Pero no así el particular, de modo que a éste, a quien era preciso recargar en el precio los derechos de aduanas abonados por la importación de primeras materias, le resultaba más económico adquirir su maquinaria en Gran Bretaña o en Francia, ya que los adeudos de aduanas para máquinas de importación seguían siendo ínfimos. Además, los precios de los grandes establecimientos del extranjero podían ser inferiores, por su desarrollo y división de trabajo.

Se daba en España el hecho insólito de que los aranceles se habían confeccionado con un criterio mixto: proteccionista en exceso al tasar los adeudos de las primeras materias de importación, y, en cambio, librecambista al permitir la introducción de maquinaria extranjera con ínfimos devengos. Estas ideas contrapuestas venían a juntarse, pues, contra la construcción de máquinas convirtiéndola en "víctima de la lucha de estas doctrinas económicas, sacrificada contra todas las exigencias de la justicia y del buen sentido".

A pesar de que esta manera de obrar imposibilitaba la competencia en precios con el extranjero, la industria nacional se consolidaba. Los "*maquinistas*" ya no solicitaban *protección* sino *justicia* y pedían que el arancel fuese o proteccionista o librecambista, pero de una manera total y clara para evitar las anomalías que se daban en él. Los intentos de reforma arancelaria proyectados por el ministro de Hacienda, Bravo Murillo, no llegaron a realizarse gracias a la intervención de la Junta de Fábricas. De haberse llevado a cabo, so pretexto de beneficiar a los industriales del hierro, hubiesen perjudicado todavía más a los constructores de maquinaria.

La fiebre ferroviaria.

El público seguía con interés las noticias referentes a los ferrocarriles. Portugal y Suiza recibían proposiciones de firmas inglesas para la construcción de sus líneas ferroviarias. En Austria y en Italia trabajábase en ellas con gran impulso. El movimiento pro-ferroviario era general en el mundo civilizado. Las polémicas surgidas en torno a sus construcciones eran en España un motivo más de discusión para los distintos partidos políticos en que se hallaba dividido el país.

La gravedad de la falta de transportes hacía que se estudiaran líneas férreas y proyectos de navegación fluvial. Pensábase, mediado ya el 1851, en una línea de Madrid a Irún, en otra de Madrid a Barcelona, en la de Bilbao a Valladolid y en la prolongación de la de Aranjuez hasta Almansa. Con objeto de evitar especulaciones en los arribos de maquinaria de importación destinada a las Compañías ferroviarias que

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

gozaban de exenciones aduaneras, el ministro de Fomento, Mariano Miguel de Reinoso, estableció en junio de 1852 unos trámites especiales. Trataba con ello de impedir que se importara más material que el preciso y que se incluyeran en los pedidos ferroviarios máquinas para otras industrias.

A propuesta del propio ministro se otorgó, el 3 de noviembre, la línea de Barcelona a Zaragoza cuyo coste se cifraba en 250.000.000 de reales. En el mismo año se proyectó el ferrocarril de Barcelona a Gracia por uno de los lados del Paseo de este nombre. Fué, no obstante, impugnado con dureza por temor a que quedase inutilizada buena parte del Paseo, que contaba entonces con los famosos lugares de esparcimiento "Criadero", "Fuente de Jesús", "Gran Tívoli", el "Tívoli" antiguo y otros jardines y locales de recreo en construcción. A fines de año, en el taller del Ferrocarril de Barcelona a Mataró quedó concluída otra locomotora con material de importación. Y al poco tiempo, se adquirieron nuevas partidas de hierro para construir otra.

Esparó dirige sus miras a la Barceloneta.

Esparó, que construía también bombas para la extinción de incendios, pensaba ampliar sus instalaciones de la calle de Tallers. Ya en febrero de 1852 proyectó la compra de unos terrenos en la Barceloneta, situados junto al mar y contiguos a los talleres de maquinaria de los hermanos Alexander. En dicho lugar se hallaban establecidos entonces los baños de Antonio Valls. Es posible que ya en aquel momento se pensara en la formación de una Sociedad conjunta con los hermanos David y Tomás Alexander.

No sabemos de quien partiría, en todo caso, la idea: si de los hermanos Alexander, que creerían llegado el momento de ampliar sus talleres con los terrenos del establecimiento de baños de mar contiguo, o si de Valentín Esparó, que en aquellos días seguía trabajando de acuerdo con la razón social de "Tous, Ascacíbar y Cía.".

Proyecto de unión con el taller de Alexander.

Lo cierto es, sin embargo, que en una Junta General, celebrada el 10 de junio de 1852, con asistencia de Valentín Esparó y David Alexander, se acordó formar una Sociedad que, ubicada en los citados terrenos de la Barceloneta, se dedicara a la construcción de máquinas de vapor terrestres y marítimas, locomotoras, calderas y demás maquinaria que se juzgara conveniente según las circunstancias.

En julio del mismo año, adquirió Valentín Esparó parte de los terrenos que Antonio Valls poseía en la Barceloneta, sin conseguir comprar

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

la totalidad. La empresa que debía constituir con los hermanos Alexander, por causas que escapan a la memoria de los tiempos pasados, no alcanzó a cobrar realidad. Continuó, pues, don Valentín en la calle de Tallers y allí fundió, al poco tiempo, la estatua ecuestre de Fernando el Católico y la de José Tomás Ventosa, prócer barcelonés.

Hacia la restauración de la Marina hispana.

Las construcciones de los astilleros españoles empezaban a ser apreciadas en su justo valor. Por ello, el 31 de diciembre de 1852, la Dirección General de Aduanas mostraba su preocupación por la industria naviera nacional al plantear a la Junta de Comercio de Barcelona la cuestión de si era oportuna o no la prohibición de importar buques construídos en el extranjero. Y asimismo si convendría o no a la industria que continuasen las adquisiciones en el extranjero, o por el contrario que se dificultaran o que se prohibiesen en absoluto, de acuerdo con lo que se preveía en la ley de 28 de octubre de 1837. La Junta de Comercio acordó, el 14 de enero de 1853, según consignan sus Libros de Actas, que no consideraba necesaria por el momento dicha prohibición, puesto que no se hallaba lo suficientemente desarrollada la industria nacional para poder suplir en su totalidad la importación extranjera. El propio Estado español tenía encargados entonces en Inglaterra tres vapores para el servicio de defensa en aguas de Cuba.

Las innovaciones del momento.

1853

A partir del primero de enero de 1853 debía quedar establecido en España y en las posesiones de Ultramar el sistema métrico decimal. La imposibilidad de adquirir todas las colecciones necesarias de pesas y medidas y la de solucionar los problemas diversos que su aplicación presentaba, hizo que se aplazara la reforma hasta el año siguiente.

Barcelona seguía siendo núcleo indispensable de cuanto significara el progreso industrial peninsular. Sus murallas cedían paso al ferrocarril. Veía aprobado el proyecto de urbanización por el Paseo de Gracia, ensayaba la electricidad e instalaba cortas líneas telegráficas interurbanas. Mediado el año, eran aprobados los planos del ferrocarril de Barcelona a Sarriá que debía pasar por Gracia y San Gervasio, circulando por detrás de los "Jardines de la Ninfa" y del "Tívoli", en el Paseo de Gracia. La aprobación definitiva del proyecto, sin embargo, no se efectuó hasta tres años más tarde.

Aribau en la Dirección General de Aduanas.

El nombramiento de Buenaventura Carlos Aribau para la Dirección General de Aduanas permitió, en este año de gran tranquilidad, que pudiesen trabajar los industriales catalanes libres de preocu-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

paciones aduaneras. No duraría mucho, sin embargo, esta situación propicia.

Los constructores de maquinaria lograron cimentar mejor su industria. Incluso pudieron ampliar sus talleres. Esparó adquiría, para su establecimiento de la calle de Tallers, dos plumas de agua al Ayuntamiento del que seguía siendo concejal, con la promesa, por parte de la corporación, de que se construiría en la plaza del Seminario un repartidor de aguas. Promesa que no alcanzó a cumplir, cesando, a fines de 1853, Esparó en el cargo al procederse a renovar el Ayuntamiento.

Renovación en los talleres.

La actividad de don Valentín no podía contentarse con las instalaciones intramuros de Tallers. Había iniciado la construcción de edificios en los terrenos de la Barceloneta con el propósito de ampliar el negocio. Seguía colaborando con "Tous, Ascacíbar y Cía." y del trato frecuente surgió el afecto. La compenetración de las necesidades y anhelos comunes no tardaría en conducir a la fusión de intereses, creando, según se verá, la gran factoría de "La Maquinista".

Otros talleres, como la "Fundición Barcelonesa de Bronces", estaban construyendo edificios en Gracia o en otros pueblos cercanos a Barcelona. Solicitaban la importación de grandes máquinas herramientas. La defensa de los intereses mineros, industriales y fabriles del país quedaba asegurada con la aparición del periódico *El vapor* destinado exclusivamente, al contrario de su homónimo aparecido años antes, a definir las necesidades de la Economía y de la Industria para que éstas llegaran "sin engaños" a conocimiento de todos.

Las cuestiones ferroviarias.

Aumentaba la actividad ferroviaria y adquiría volumen insospechado su papeleo. Pero, desde que en 1851 se cedió a Reynoso la cartera de Fomento, se había prescindido de la uniformidad del ancho de las vías decretada en 1844. Ello empezaba a ofrecer, a fines de 1852, graves complicaciones. De llevarse a cabo las últimas líneas proyectadas, sin tener en cuenta el ancho previamente establecido en "seis pies españoles", iba a resultar que varias líneas, prolongación de otras ya construídas, se realizarían con ancho distinto, facilitando la posibilidad de que los constructores ingleses, belgas o franceses introdujeran en España los desechos de otros países o aprovecharan material anticuado. Por otra parte, los transbordos que suponían estas construcciones anárquicas, iban a dificultar la rapidez anhelada.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Las líneas férreas catalanas.

Barcelona deseaba una línea directa que uniera el puerto con los mercados del centro de Castilla. Que acercara Madrid al Mediterráneo. Otras ciudades costeras lo deseaban también. Teorizábase en favor del puerto de Barcelona. Se aconsejaba incluso a los capitalistas catalanes que no comprometiesen su dinero en empresas alejadas y problemáticas.

"Girona Hnos., Clavé y Cía.", constructores de la línea de Moncada a Sabadell, lograron permiso, el 8 de enero de 1853, para importar cuanto material precisaran, libre de derechos. Por entonces empezaron los preparativos del ferrocarril de Barcelona a Martorell, en tanto que continuaron los del de Granollers. El primer ensayo de una locomotora construída en los talleres del de Barcelona a Mataró, se realizó el 26 de febrero. Se calificaba de "primer aparato de su clase que se ha construído en España". Pero se había realizado con material de importación y no podía considerarse un triunfo pleno de la industria nacional.

En Gran Bretaña se construían siete locomotoras para el ferrocarril del Centro o de Martorell. En el pueblo del Clot, inmediato a Barcelona, se edificaba un amplio local para estación, taller de montaje y arreglo de las máquinas y vagones del ferrocarril del Norte o de Granollers. Diversas brigadas de obreros alternaban de día y de noche para que las obras no se paralizaran ni un momento. Se construía un ramal que empalmara en Moncada con el ferrocarril de Sabadell. En seguida llegaron los vagones del de Granollers construídos en Inglaterra bajo la dirección de José Gil y Montaña. En el resto de España existía también una actividad febril.

Resultados de un año de tranquilidad.

1854

La tranquilidad relativa en que laboró la industria durante el 1853 se perdió de nuevo al iniciarse una etapa de luchas sociales centradas en Barcelona. Al comenzar el 1854 seguían llamando la atención de la ciudad los problemas náuticos; entre ellos, la reforma del puerto y la necesidad de que se intensificara la política de relación con las Colonias. La burguesía patrocinaba ambas ideas, aunque sólo muy tardíamente consiguió influir en la política de la Corte.

La industria de fundición y construcción de máquinas continuaba ampliando sus instalaciones. Surgían talleres nuevos. Convencidos Valentín Esparó y "Tous, Ascacíbar y Cía." de que por sí solos no podrían reunir el capital necesario para la creación de una gran factoría industrial donde pudiesen germinar sus sueños, empezaron a reunirse, en el transcurso de 1854, con el decidido propósito de fusionar sus intereses. En estas reuniones hállanse los cimientos ideológicos de "La Maqui-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

nista", plasmación máxima en la industria de maquinaria de la idea de asociación.

Si la gente de la calle, el obrero o el menestral, estaban ya del lado del progreso, aplaudían sus realizaciones, leían con avidez los múltiples pormenores de las construcciones ferroviarias y acudían en sus paseos a contemplar las brigadas de trabajadores, con mayor motivo no podían permanecer al margen del maquinismo quienes habían sido sus forjadores. No era posible que los Tous, los Ascacíbar, los Esparó, Ardévol y tantos otros representantes de la burguesía activa permitiesen que el maquinismo desbordante escapara de sus manos.

La "Fundición Barcelonesa de Bronces", ubicada en la calle del Olmo, levantaba, en mayo de 1854, un vasto edificio en la villa de Gracia. Facultóle la Reina para establecer entre ambas fábricas un telégrafo eléctrico subterráneo. Se ampliaba la firma Alexander en la razón social "Font, Alexander y Cía." que iba a construir unos talleres en el pueblo inmediato de San Martín de Provensals estableciendo en ellos unos altos hornos de fundición. Esta actividad industrial era causa de que, en el citado mes de mayo de 1854, se creara en Madrid una Comisión central destinada a "impulsar y regularizar el movimiento industrial de toda la nación". Asimismo se pregonaba desde Madrid la necesidad de que concurriese la industria española a la Exposición que debía celebrarse en París en 1855.

Conflicto social provocado por las "selfactinas".

Así las cosas, tres ministerios se sucedieron con rapidez vertiginosa. El del Conde de San Luis vióse sustituído, el 17 de julio de 1854, por el de Fernández de Córdoba. Éste, a su vez, lo fué, al día siguiente, por el del Duque de Rivas, que caía dos días después. Con él la década de gobiernos moderados llegaba a su fin. ¿Qué había sucedido? Las intrigas de la Corte y las conspiraciones de partido habían cristalizado en la *Vicalvarada*, sublevación planeada por Leopoldo O'Donnell, Conde de Lucena, contra el Conde de San Luis.

Barcelona se había adherido al movimiento progresista. Las repercusiones sociales no se hicieron esperar. Volvió la lucha del obrero contra la máquina. Se atribuyeron a las nuevas máquinas de hilar de importación — las "selfacting" o *selfactinas* — los males contra la mano de obra. Se excitaba, pues, contra un objetivo concreto. A la par que se lanzaban vivas a la libertad, se destruían los establecimientos industriales que, haciendo uso de ella, instalaron la nueva maquinaria. Iniciada la destrucción el día 15 de julio, prosiguieron los disturbios hasta mediados de agosto en que los propios obreros solicitaron una con-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cordia. Pascual Madoz, gobernador de Barcelona, contribuyó a pacificar los espíritus.

El partido progresista, presidido por Espartero, volvía al poder y lo conservaba por espacio de dos años. La industria de maquinaria, pasados aquellos días aciagos, veía aumentado su trabajo con la reparación de la maquinaria textil destrozada. De la actividad que se desplegó entonces, dará idea el hecho de que la fundición de "Font, Alexander y Cía." sacaba a subasta, en 15 de enero de 1855, el transporte de 200.000 quintales de mineral de hierro para su fundición de San Martín de Provensals. Dicho mineral procedía de sus minas sitas en el término de la villa de Gracia.

Hacia la fundación de "La Maquinista Terrestre y Marítima".

Las negociaciones que llevaban a cabo Valentín Esparó y los administradores de "Tous, Ascacíbar y Cía.", Nicolás Tous y Mirapeix y Celedonio Ascacíbar, se reanudaron después de los disturbios. Unos y otros figuraban entre los miembros de la burguesía barcelonesa, de acreditada solvencia moral e industrial. Se contaban entre los accionistas de la Caja de Ahorros de la ciudad a quienes la Comisión rectora de dicha Caja estaba facultada para entregar hasta veinte mil reales en calidad de crédito industrial. Podían mirar, en consecuencia, al porvenir con seguridad en sí mismos y en sus posibilidades.

Pero Esparó, por la adquisición de los terrenos de la Barceloneta y por la construcción en ellos de diversos edificios para talleres, llevaba pagada en primero de diciembre de 1854 la suma de 86.500 pesos fuertes. Convencióse de que por sí solo no podría continuar la empresa con el empuje que deseaba darle. Por aquel entonces los talleres de la Barceloneta se hallaban casi en estado de entrar en funcionamiento.

Muy lejos aparecían en el tiempo los momentos en que todo se cifraba en el esfuerzo individual. Los Esparó, los Tous y los Ascacíbar, estaban trabajados por las ideas de asociación. Y se pensó, no en la simple unión de dos entidades acreditadas, sino en ampliar el capital social por medio de una emisión de acciones de 4.000 reales de vellón cada una, que permitiera emprender negocios de mayor envergadura. El capital social estaría integrado por el valor de los talleres de las calles de San Pablo y de Tallers, por el de la Barceloneta y por la cantidad en metálico que se juzgara conveniente.

Los Estatutos y el Reglamento se redactarían de acuerdo con las prescripciones de la Ley de Sociedades Anónimas, de 28 de enero de 1848 y el Reglamento de 17 de febrero del mismo año. Surgieron las primeras dificultades ante la necesidad de convertir en acciones el capi-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Marca de una fábrica catalana hacia 1850

tal que representaban los distintos talleres y sus efectos. Después de larga discusión, se decidió designar, de común acuerdo, unos peritos para que valoraran los diversos talleres y su maquinaria y útiles. Cada uno presentaría una relación nominal de créditos activos y pasivos de su establecimiento. Así se obtendrían los valores que debían servir a los socios de los distintos establecimientos para invertirlos, a su tiempo, en las acciones que constituirían el capital de "La Maquinista".

La mitad de los gastos que a Esparó le había ocasionado la creación de los talleres de la Barceloneta sería abonada por "Tous, Ascacíbar y Cía.". De momento, los talleres seguirían siendo mantenidos en común, mediante una recíproca intervención, hasta tanto que, constituída la Sociedad proyectada, pudiesen funcionar por cuenta de la misma.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"Tous, Ascacíbar y Cía.", reunido el pleno de sus accionistas el 14 de diciembre de 1854, concedía plenos poderes a Celedonio Ascacíbar y a Nicolás Tous y Mirapeix para la otorgación y firma de la contrata social y para la formalización del proyecto de Escritura, Estatutos y Reglamento que debían elevarse al Gobierno para recabar la autorización de la nueva Sociedad. Otro tanto obtenía Valentín Esparó de sus socios partícipes, el 11 de enero de 1855. Como fruto de estos trabajos, se perfilaba en el horizonte la futura "Maquinista".

Las extensas relaciones industriales de Esparó.

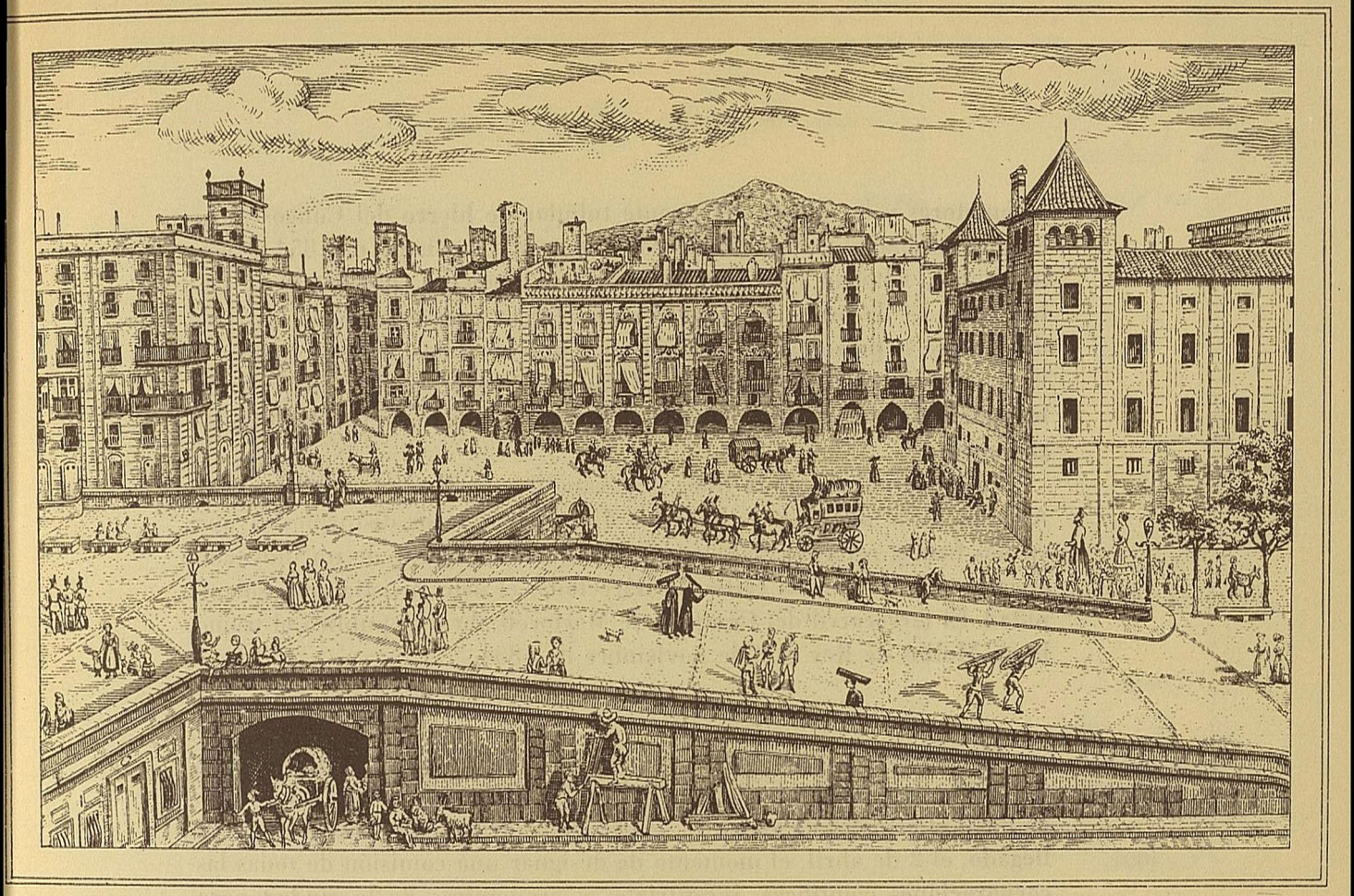
Ésta conserva, por una feliz coincidencia, el "Libro de Facturas" de Valentín Esparó, desde enero de 1853 a junio de 1856. Corresponde a los años de gestación de la Sociedad y tiene por ello un interés fundamental. Nos da a conocer las relaciones de Esparó con "Tous, Ascacíbar y Cía." y abundantes detalles de precios y calidades de carbones, hierros y máquinas, equivalencias monetarias — el valor del franco, por ejemplo, oscilaba alrededor de 5'27 reales y el de la libra, sobre 50'75 reales —, gastos de transporte, aduanas y nacionalidad de los buques — casi siempre españoles — que verificaban los transportes.

Las relaciones de Esparó con el resto de España adquirían su máxima frecuencia con M. A. Heredia de Málaga a quien compraba considerables cantidades de hierro batido y en barras; también con Pola de Lena, donde conseguía cuchillas de acero, y con la fundición de Trubia de la que lograba hierro colado, más caro en uno o dos reales por quintal que el inglés.

Las relaciones con el extranjero eran aún más importantes. De Inglaterra importaba hierro de varias clases, carbón de piedra, y coke desde puertos distintos. De Glasgow, por ejemplo, importó de una sola vez 125 toneladas de hierro y 30 de carbón por las que tuvo que pagar 28.734 reales de aduanas siendo así que el valor de la mercancía era de 36.928 reales. En Sheffield y en Londres adquiría Esparó acero y herramientas. En Birmingham, cobre. En Newcastle, tierra refractaria y cemento Portland. En Londres, papel de dibujo, ejemplares del *Practical machines journal* y horquillas para coke. Llegando todo ello por mar, vía Cádiz.

Vía Marsella llegaban tornillos de Génova, manómetros de París, mangueras de hilo, goma elástica para bombas de incendios, tierra refractaria y clavos de cinc. De Prusia, en cambio, sólo una partida de aceros de Renscheid. La maquinaria de los talleres de la Barceloneta la importó don Valentín, de Liverpool y de Manchester.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Plaza de San Sebastián, actualmente de Antonio López, a mediados del siglo pasado, con la Muralla de Mar en primer término

Realizaciones náuticas.

Mientras se estudiaba la posibilidad de efectuar mejoras en el puerto de Barcelona, los arsenales de Cartagena, del Ferrol y de La Carraca, en Cádiz, reparaban y construían buques para la Armada. La "Compañía de Canalización del Ebro", después de hallarse algún tiempo interrumpidos sus trabajos, proyectaba construir dos vapores para la navegación del río y un remolcador, proponiéndose que, en igualdad de circunstancias, fuese concedido el encargo a los constructores catalanes. La casa Heredia, de Málaga, encargaba al astillero de Mataró un buque modelo Clipper, primero en su clase que iba a realizarse en España.

Las líneas férreas catalanas y la legislación de 1854.

Aunque el ferrocarril había cimentado sus railes por el suelo hispano, no faltaban sinsabores a las empresas constructoras. Ni atentados contra las líneas que lesionaban, a veces, intereses de carreteros o propietarios de terrenos expropiados. Por dicha causa debían imponerse a menudo severas sanciones. Proseguían en Cataluña los trabajos de las líneas de Sarriá y de Granollers. Esta última recibía cuatro grandes

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

locomotoras y las piezas del puente tubular de hierro del Congost, que eran ensambladas en los talleres barceloneses, a mediados de 1854. Mientras tanto, Esteban Collantes, ministro de Fomento, presentaba a Isabel II, el 14 de junio, un proyecto de decreto para solucionar los incidentes que se presentaban entre los caminos vecinales, rurales y particulares y las líneas férreas cuando afluían los primeros a éstas, decretando las indemnizaciones oportunas, caso de ser mayores los perjuicios que las ganancias.

La inauguración de la línea de Granollers se efectuó el 22 de julio. A pesar de la angustia de aquellos días y de que los disturbios, a que ya nos hemos referido, habían provocado el despliegue de un inusitado aparato militar por las calles de Barcelona, el acto revistió gran solemnidad. El ferrocarril del Centro o de Martorell abrió al público el tramo hasta Molins de Rey el 8 de noviembre de 1854.

La Barcelona progresista y la primera huelga general.

1855

Al alborear el 1855 seguía el ritmo ascensional en los negocios y se preparaba la ciudad a participar en la Exposición que debía inaugurarse en París el primero de mayo. El Gobernador civil, Cirilo Franquet, creyó llegado, el 2 de abril, el momento de designar una comisión de todas las corporaciones científicas, industriales y económicas de la ciudad para estudiar las bases del Ensanche por el Llano. Tropezaba este anhelo con el plan del cuerpo facultativo militar que deseaba que la ciudad siguiera siendo plaza de guerra y proyectaba las nuevas fortificaciones que deberían erigirse en ella. Entre otras, un lienzo de muralla desde la Cruz Cubierta al Fuerte Pío, por el "Criadero" del Paseo de Gracia. Otro grave inconveniente lo constituía el trazado del ferrocarril de Sarriá que, en caso de ser definitivamente aprobado, cruzaría la Rambla, el Paseo de Gracia y las demás calles cuyo *ensanche* estaba previsto.

Pero, en medio de estas cuestiones, las circunstancias políticas favorecieron la primera huelga general, en julio, dominada pronto sin consecución de objetivos prácticos por parte de los huelguistas.

Una vez más los aranceles.

Pendiente aún la reforma arancelaria, el Gobierno progresista deseó llevarla a cabo. Designóse en febrero de 1855 una comisión integrada por Juan Fontanillas, el letrado Juan Yllas y Vidal y varios miembros de la industria. Los comisionados fueron muy bien recibidos en Madrid por Pascual Madoz, entonces ministro de Hacienda. Pero la cosa no pasó de ahí. El proyecto se volvió a aplazar. Un año después, el 5 de

Facsímil de una hoja del "Libro de Facturas" de Valentín Esparó, correspondiente al año 1853.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

28 Noviembre de 1853.

Cardiff 30 de Setiembre de 1853.

Factura del costo y gastos de una partida de carbon de piedra y coke que de m/o y por cuenta y mitad con los Sres Toro, Mascaibas y Cia han embarcado los Sres Page, Ohlson & Cª de Cardiff en el bugue ingles „Ellen & Margared„ del capitan James Goonin, con destino á esta. M/ saber.

75. Toneladas carbon de piedra á 10/6 por tonelada		£ 39. 7. 6.	
117. id. coke á 18/ id		„ 105. 6. „	
		£ 144 13. 6	
M/ el cambio de 51'39 por $ son			Rs. 13513 4.

Gastos.

En Inglaterra	£ 4-17-9 por seguro 1/£ 165 á 2½ p%, poliza 1/ y corretage 8/3 cambio 51'39	Rs. 456. 17. 6	
	£ 1-9-11 por recargo de 1 p% 1/£ 129, 11, 3. de Comision de Banca para el reembolso, al citado cambio	„ 139 23	„ 596. 6.
En Barcelona.	Por impresos, manifiesto al capitan, carros y/ mozos, comision y despacho		„ 2252. „
Fletes	M 20/ por tonelada carbon y 29/ por id de coke importan £ 244. 13. y satisfechas á saber: £ 150. -. -, por una letra librada por el capitan á m/c, cambio 59 3/4	Rs. 14512. 2. 6	
	£ 94. 13. -, satisfechas por saldo, cambio 52'	„ 8110. 26	„ 22622. 28.
Derechos de aduana	Resulta el cambio medio de 51'90 6/7		
	9/4231 qq cast. á 2 cl. 10 cens. 1/ manifiesto	Rs. 8885. 6	
	Descuento de 1½ p%	„ 133 „	8752. 6.
			Rs. 47736. 10.

Especificacion.

Las 75 toneladas carbon de piedra equivalen á 182/qq. cataláunes, habiendo resultado despues de la descarga 1750 qq. Puesta cada quintal puesto en la fabrica. M/ saber:

De compra	Rs.	2. 3. 46 2/3	
„ gastos en Inglaterra	„	„ 4. 31 1/3	
„ id. en Barcelona	„	„ 16. 40 2/3	
„ Fletes	„	3. 32. 72.	
„ Derechos de aduana	„	1. 29. 76.	
		8. 18. 71.	

Las 117 toneladas coke equivalen á 2850 qq catalanes y han resultado despues de la descarga 2917 qq. Vale cada Quintal puesto en la fabrica.

A saber:

De compra	Rs.	3. 12. 6.	
" gastos en Inglaterra	"	" 4. 32	
" id. en Barcelona	"	" 16. 20½	
" Fletes	"	5. 12. 85/3	
" Derechos de aduana	"	1. 29. 16	
		11. 8. "	

Resumen.

Los 1750 qq carbon de piedra y 2917 qq coke se han repartido del modo siguiente:

A saber:

Por los Sres. Toca, Escacibar y Cia

73 carretadas de 20 qq una componen 1460 qq coke á 11.8 mrs. cien qq	Rs.	16203. 18	
36 id. de 25 qq id. id. 900 qq carbon á 8. 18. 71 " id.	"	7695. 8.	
109 carretadas componiendo 2360 quintales, de valor			Rs. 24098. 26

Por D. Valentin Esparó

72 carretadas de 20 qq una componen			
1 id. de 17 qq id. juntas 1457 qq coke á 11.8 mrs. cien qq	Rs.	16369. 28	
34 id. de 25 qq id. componen 850 qq carbon á 8. 18. 71 " id.	"	7267. 22.	
107 carretadas componiendo 2307 quintales, de valor			" 23637. 18.
		Suma total	Rs. 47.736. 10

Nota:

No se ha hecho reclamacion alguna al capitan con respecto á los fletes de los 77 qq de carbon de piedra entregados de menos porque con los 67 qq de coke que ha entregado de mas, viene á dar un resultado igual y aun ventajoso para la fabrica, como se demuestra á continuacion

Entregado de menos 77 qq carbon al flete de 3.1.32 mrs. 72 cien el qq	Rs	305. 5	
id de mas 67 qq coke id de 5. 12. 85/3 id.	"	360 14.	
Diferencia	Rs.	55. 6.	

7 Diciembre 1853

Pola de Lena 7 de Octubre 1853.

Factura del coste y gastos de seis cajas conteniendo 78 cuchillas de acero que los Sres. B. Arteaga y Cia de Madrid han embarcado con destino á Cadiz á bordo del Bugue „ Maria Josefa „ del capitan D. Eduardo Abellanal y á la consignacion en trancito de D. Angel Revello de Cadiz cuyo Señor las ha remitido con el Vapor Español „ Barcino „ capitan D. Leonardo Gonzalez con destino á esta.

A saber:

enero de 1856, fué puesto de nuevo sobre el tapete. Advirtióse a los industriales que se les concedía un mes de plazo para hacer reclamaciones, antes de que fuese emitido el proyecto definitivo de ley de reforma arancelaria.

Los socios de las Sociedades fundadoras de "La Maquinista".

Ha llegado el momento oportuno para dedicar un recuerdo a los socios de las dos Sociedades que fundaron "La Maquinista Terrestre y Marítima". Con sus capitales y con su colaboración personal contribuyeron a que lo que parecía una quimera pudiese convertirse en realidad. Para esto, repartiéronse las acciones de un capital que ascendía a 20.000.000 de reales de vellón.

En la razón social de "Tous, Ascacíbar y Cía.", además de Nicolás Tous y Mirapeix y de Celedonio Ascacíbar, ya repetidas veces aludidos, figuraban como accionistas: José María Serra, fabricante de gran crédito en el mercado barcelonés; Juan Güell y Ferrer y Nicolás Tous y Soler, defensores infatigables de la industrialización; Isidoro Pons y Manuel de Lerena, de la alta burguesía ciudadana, participantes en las construcciones de vías férreas y en la fundación y dirección de otras importantes Sociedades; José Antonio de Mendiguren, vecino de Bilbao, quien nos evidencia los contactos de la industria del hierro del norte de España con la industria de Levante; Antonio Fontanals y Nacio, su hijo José y su hermano Juan, vecinos de Tarragona; Jaime Ricart y Esteban Gatell, miembros del Ayuntamiento en los años del medio siglo; Gaudencio Massó, de la razón social "Massó, Rosell y Sobrinos"; Joaquín Casas; Sebastián Repetti y Rosalía Fontfreda de Repetti; Narciso Oms; Jaime Badía; José Caballer; Zenón Casals; Tomás Cibidanes; Antonia Grau y Luisa Castillo, viuda de Joaquín Fontanals e Ylla.

En los talleres de Esparó intervinieron Ramón Bonaplata y Vidal, hijo de Salvador Bonaplata; José Colomer, fabricante muy conocido en el ramo textil, y Leandro Ardévol, en calidad este último de Administrador de los talleres citados. Los dos primeros eran socios partícipes de don Valentín.

El 23 de junio de 1855 Esparó conseguía otro triunfo industrial por la elaboración de un sistema de transmisiones que ponía en marcha diversas máquinas de la Sociedad "Auxiliar de la Industria" de reciente creación. Pero en septiembre no había conseguido todavía la propiedad absoluta de los terrenos de Tallers. Solicitaba que se le permitiera redimir un censo que cobraba sobre ellos la Casa de Caridad. A pesar de algunas dificultades, las gestiones preliminares para la fundación de "La Maquinista" llegaban a feliz término.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La escritura fundacional de "La Maquinista".

Reunidos Valentín Esparó, oriundo de Llivia; Nicolás Tous y Mirapeix, natural de Igualada, y Celedonio Ascacíbar, nacido en Santiago de Chile, ante el notario de la ciudad José Manuel Planas y Compte, procedieron, el 14 de septiembre de 1855, a la otorgación de la escritura de constitución social de "La Maquinista Terrestre y Marítima" al mismo tiempo que redactaban los Estatutos y el Reglamento. Así quedaba constituída la nueva Sociedad Anónima. Sólo faltaba, para que sus Estatutos pudiesen entrar en vigor, que de su escritura fundacional se tomase constancia en el Registro público de comercio de Barcelona y que se elevara a la aprobación del Gobierno de Isabel II.

Los Estatutos.

Según los citados Estatutos — constituídos por 43 artículos — "La Maquinista" tendría por objeto la fundición de metales, construcción de buques, calderas, máquinas de vapor terrestres y marítimas, locomotoras para ferrocarriles, motores hidráulicos, transmisiones de movimiento, máquinas para hilados, tejidos y estampados y cuantas máquinas se creyese conveniente.

El plazo de duración de la Sociedad se establecía en veinticinco años prorrogables. Su capital sería de veinte millones de reales de vellón, formado por 5.000 acciones de 4.000 reales, repartidas de modo desigual entre veintiséis accionistas. Entre éstos figuraban: José Colomer con 1.056 acciones — más de la quinta parte del total —; Valentín Esparó, con 822; Ramón Bonaplata, con 469; Nicolás Tous y Mirapeix, con 438; José María Serra, con 453; Juan Güell y Ferrer, con 267; José Antonio de Mendiguren, con 200; Celedonio Ascacíbar, con 190; Nicolás Tous y Soler, con 170, y varios otros con menores cantidades. Las acciones eran transmisibles y enajenables, pero indivisibles. Cada diez acciones daban derecho a un voto, pero nadie podría tener más de diez votos cualquiera que fuese el número de sus acciones.

La Dirección y la Junta de Gobierno.

Según los Estatutos, la Sociedad estaría regida y administrada por tres directores y una Junta de Gobierno compuesta de cinco individuos, de la cual formaría parte además, con voz pero sin voto, uno de los directores, alternando los tres en dicho servicio. Unos y otros serían elegidos por la Junta General. Se prohibía a los directores intervenir en la administración de cualquier otro establecimiento, debiendo ser renovados o reelegidos cada cinco años. La Junta General de accionistas se reservaba facultades para poder removerles de su cargo, mediante causa justa.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Junta de Gobierno, en su primera sesión, elegiría un Presidente —renovable o reelegible cada año— y un Secretario. Mientras durara su cargo, cada director debía tener depositadas en caja cincuenta acciones y cada vocal de la Junta de Gobierno, veinticinco.

Año económico y balance.

El año económico debía empezar para la Sociedad el 15 de marzo y concluir el 14 del mismo mes del año siguiente. La Dirección cerraría balance general, la segunda quincena de mayo. Si de algún balance resultaba la pérdida de la tercera parte del capital, se consideraría inmediatamente disuelta la Sociedad.

Con carácter provisional, hasta que llegara el mes de marzo de 1856 en que debía dar comienzo el primer año económico de la Sociedad, se designaba una Junta, formada por Esparó, Serra, Ascacíbar, Tous y Mirapeix y Ardévol, para las gestiones que fuera necesario realizar.

El Reglamento.

Constaba el Reglamento de 46 artículos, referentes al régimen interno de la Sociedad. Se establecía en ellos que los libros, donde quedarían anotados los talones correspondientes a las distintas acciones, se custodiarían en una caja con tres llaves, una de las cuales estaría en poder de la Dirección. Las dos restantes estarían en manos del Presidente de la Junta de Gobierno y su Secretario.

La Dirección debía reunirse una vez, cuando menos, por semana con asistencia del Secretario para que se levantara acta de las sesiones. También la Junta de Gobierno debía reunirse semanalmente o, por lo menos, dos veces al mes, quedando sus sesiones anotadas en el libro de actas. Sus vocales debían desempeñar el cargo por espacio de cuatro años, renovándose o reeligiéndose de la siguiente forma: tres de ellos finido el primer bienio —los de la primera Junta se eliminarían por sorteo con el fin de evitar susceptibilidades—, los dos restantes después del segundo bienio y así, alternativamente, en los bienios sucesivos.

Las Juntas Generales de accionistas se celebrarían una vez al año con carácter ordinario, anunciadas con veinte días de anticipación, en dos o más periódicos de la ciudad.

Legislación ferroviaria.

Las discusiones sobre ferrocarriles seguían siendo tema obligado en las Cortes. El dictamen de la Comisión que entendía en el proyecto de Ley General de Ferrocarriles era debatido duramente en las sesiones de mayo, llegando en la sesión del día 23 a la total aprobación de sus 49 artículos. Integraban la Comisión citada: Facundo Infante, Ma-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

nuel de la Concha, Claudio Moyano, Juan N. de la Torre, Cipriano Segundo y el Marqués de Perales. La tan ansiada Ley General de Ferrocarriles a que esta Comisión dió lugar, dividida en nueve extensos capítulos en los que se detallaban los diversos aspectos, fué promulgada por real decreto de 4 de junio de 1855, refrendado por el ministro de Fomento, Francisco Luján.

Las diversas líneas españolas proseguían mientras tanto sus trabajos. En diciembre de 1855, en los talleres de Mataró se trabajaba en la construcción de otra locomotora, comprobado el éxito de la primera. Poco después, el 15 de febrero de 1856, una real instrucción venía a completar con sus veintidós artículos la Ley General de Ferrocarriles. De momento, con ambas, quedaba regulada la futura red ferroviaria española.

La Marina en el bienio progresista.

Contrastaba con la satisfacción con que se acogían las aportaciones de los constructores navales extranjeros a la Marina nacional, el penoso reconocimiento de que era preciso continuar recurriendo más allá de las fronteras para las construcciones marítimas. Los constructores catalanes pugnaban desde hacía tiempo por emprender en serio estas construcciones. Algunos habían realizado ensayos estimables. Pero faltaba la oportunidad de buenos contratos. Barcelona, además, necesitaba un puerto amplio que facilitara la creación de grandes diques y de los talleres correspondientes. Mas la Junta Consultiva de Caminos calificaba esos proyectos y anhelos de "pensamientos demasiado grandiosos". Toda amplitud de miras hacia la solución de los problemas más graves que aquejaban al país era tamizada por el objetivo calidoscópico de Juntas y Comisiones de Gobierno, viéndose frenada y paralizada sin remisión en interminable papeleo burocrático. No sin justificada ironía solicitaba el popular *Brusi*, en diciembre de 1855, "que de Ministerio a Ministerio y de Dirección a Dirección se establezca un ferrocarril y un telégrafo eléctrico a fin de facilitar las comunicaciones...".

"La Maquinista" inicia sus actividades.

1856

Desde septiembre de 1855 hasta marzo de 1856 quedaban unos meses de espera que se destinaban a la tramitación del papeleo necesario para que pudiese empezar a funcionar la Sociedad Anónima barcelonesa de construcción de máquinas "La Maquinista Terrestre y Marítima".

El semestre destinado a ultimar detalles se alargó luego hasta mayo. El 31 de este mes, el Ministerio de Fomento, de cuya cartera era titular Francisco Luján, enviaba a la Sociedad un oficio trasladando el real decreto de Isabel II, fechado el día anterior, por el cual se aprobaban

Facsímil reducido de la primera página de la "Gaceta de Madrid" del día 1 de junio de 1856, y el Real Decreto con la aprobación de los Estatutos y Reglamento de "La Maquinista Terrestre y Marítima" en la mitad superior de la columna de la izquierda.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Valle Ld del Dia 2 n.º 1246

AÑO 1856. DOMINGO 1.º DE JUNIO. NUMERÓ 1,245.

SE SUSCRIBE
En Madrid en el despacho de la IMPRENTA NACIONAL.

No se recibirá por el correo pliego alguno oficial ó particular que no venga franqueado.

PRECIOS DE SUSCRICION.

MADRID: ... Por un mes ..... 12 rs.
Por tres meses 36

SE SUSCRIBE
En provincias en todas las ADMINISTRACIONES DE CORREOS.
En París, en casa de los Sres. SAAVEDRA Y DE RIBEROLLES, rue d'Hauteville, núm. 12. En LÓNDRES, MOORGATE STREET, núm. 35.

PRECIOS DE SUSCRICION.

PROVINCIAS.... Por un mes ..... 24 rs.
Por tres meses 60
Por un año 220
ULTRAMAR..... Por un mes 30
Por tres meses 90
EXTRANJERO... Por tres meses 72
Por seis meses 144

GACETA DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

PRIMERA SECCION.

MINISTERIOS.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

La Reina (Q. D. G.) y su augusta Real familia continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO.

Vista una instancia de los individuos que componen la Junta provisional de la sociedad anónima proyectada con el título de «Maquinista terrestre y marítima,» la cual con un capital de 20 millones de reales se propone como objeto de sus operaciones la fundicion de metales, construccion de buques, calderas, máquinas de vapor terrestres y marítimas, y todas las demas que se crean convenientes:

Vista la escritura de fundacion de dicha sociedad, otorgada en Barcelona á 14 de Setiembre del año próximo pasado:

Vistos los dictámenes favorables de las corporaciones y del Gobernador de la provincia de Barcelona, designados por la ley para informar acerca de la utilidad de la proyectada compañía; de los medios de llenar su objeto, y de las garantías que ofrece su régimen administrativo y directivo:

Considerando que ha podido y debido darse curso á este expediente por hallarse completa su instruccion, y colocadas entre los socios fundadores todas las acciones de que consta el capital de la compañía:

Considerando que, así la escritura social, como los estatutos y reglamento que de ella forman parte, estan conformes en su redaccion y en las disposiciones que contienen con lo prevenido en el Código de comercio, en la ley de 28 de Enero de 1848, y en el reglamento dictado para su ejecucion:

Considerando que la parte del capital social que se halla constituido en bienes muebles é inmuebles, aportado por algunos de los socios, ha sido valorado por los fundadores de esta empresa, y ademas comprobada su exactitud por un delegado del Gobernador de la provincia mencionada, sin perjuicio de verificarla de nuevo por la administracion definitiva de la compañía tan luego como se halle constituida;

Oido el Tribunal Supremo Contencioso-administrativo, vengo en autorizar la constitucion de la sociedad anónima denominada «Maquinista terrestre y marítima,» y en aprobar sus estatutos y reglamento, segun se hallan consignados en la escritura de fundacion, señalándola el término de un mes para que dé principio á sus operaciones.

Dado en Palacio á treinta de Mayo de mil ochocientos cincuenta y seis.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, Francisco de Luxán.

MINISTERIO DE HACIENDA.

REAL ÓRDEN.

Ilmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del resultado de la licitacion celebrada en el dia de hoy, con arreglo á la autorizacion concedida por la ley de 23 de Febrero de 1855 y á lo dispuesto en el Real decreto de 23 de Abril último, para negociar títulos del 3 por 100 consolidado en cantidad suficiente á producir 200 millones de reales efectivos; y S. M., de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, se ha dignado aprobar el acto público de la licitacion; quedando adjudicados en su consecuencia los reales vellon 493.447,000 nominales en títulos del 3 por 100 consolidado por 200.000,276 reales en efectivo á los individuos y por las cantidades que respectivamente se marcan en el acta que es adjunta.

De Real órden lo digo á V. I. para su conocimiento y para que dicte las órdenes oportunas al cumplimiento de los artículos 9.º y 10 del indicado Real decreto de 23 de Abril próximo pasado. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 31 de Mayo de 1856.—Santa Cruz.—Sr. Director general del Tesoro público.

Acta á que se refiere la Real órden anterior.

En la villa y corte de Madrid á 31 de Mayo de 1856: reunidos en la sala principal del Ministerio de Hacienda el Excmo. Sr. Ministro D. Francisco Santa Cruz; el ilustrísimo Sr. D. Manuel de Uhagon, Director general del Tesoro público; el Ilmo. Sr. D. Gabriel Alvarez, Director general de Contabilidad de Hacienda pública, y el ilustrísimo Sr. D. Jacobo de Ulloa, Asesor general del Ministerio de Hacienda, con el fin de llevar á efecto la negociacion pública de títulos de 3 por 100 consolidado en cantidad suficiente para producir 200 millones de reales efectivos, segun lo acordado en Real decreto de 23 de Abril próximo pasado, por consecuencia de la autorizacion concedida por la ley de 23 de Febrero de 1855, abiertas las puertas al público, se dió principio al acto por ante mí el infrascrito escribano de S. M., su Secretario honorario, Notario de los reinos, del ilustre colegio de esta corte, y principal de Hacienda de la provincia, con la lectura de los artículos de la referida ley y del expresado Real decreto, advirtiéndose que se admitian proposiciones, segun en el mismo se previene. Admitidas por S. E. algunas que en el acto se presentaron, y numeradas en sus sobres lo mismo que las que ya se hallaban entregadas de antemano, uno de los señores concurrentes hizo presente á la mesa su deseo de que, antes de darse lectura á los pliegos, se diese al en que el Gobierno de S. M. haya fijado el tipo, á lo cual fue contestado por el Excmo. Sr. Ministro, Presidente del acto, con la lectura del art. 3.º del Real decreto de 27 de Febrero de 1852, disponiendo en su consecuencia la continuacion del acto y lectura pública de los pliegos recibidos, y declarando quedar cerrada la admision de otros. En su virtud fueron leidas las proposiciones que por su órden se estampan á continuacion, habiéndose antes cerciorado la mesa de que á ellas acompañaba el depósito que está prevenido.

	Cantidad que ofrecen comprar en títulos.	Precio ofrecido. — Rs. Cénts.
D. Juan José Fuentes...	200,000	40,15 por 100.
»	200,000	40,30
»	400,000	40,55
»	200,000	40,75
D. Juan Manuel Manzanedo.....	20.000,000	40,25
»	20.000,000	40,30
»	20.000,000	40,40
D. Diego Martinez de Tejada en representacion de la compañía general de Crédito en España.....	41.000,000	41,21½
»	14.000,000	40,81½
»	21.000,000	40,51½
D. Joaquin de Osma á nombre del Crédito moviliario español.....	200.000,000	40,51
»	20.000,000	40
Señores viuda de Paret é hijos.....	200,000	40
La Sociedad española mercantil é industrial	28.000,000	40
»	23.000,000	40'05
»	25.000,000	40,10
»	25.000,000	40,15
»	25.000,000	40,20
»	25.000,000	40,25
»	25.000,000	40,30
»	25.000,000	40,35
D. José Rada.....	500,000	38
»	1.000,000	38 ½
»	500,000	39
D. Francisco Buzneo....	1.000,000	40
»	1.000,000	40 ½
»	2.000,000	40 ½
D. Antonio Salcedo.....	200,000	40,30
D. Calixto García Valdeavellano y compañía...	300,000	40,50
»	500,000	41
D. Eleuterio Adrados....	1.000,000	40,05
D. Guillermo Roland....	200,000	40,30
»	200,000	40,40
»	200,000	40,20
»	200,000	40,10
»	200,000	40,50
D. José Paradas	600,000	40
»	400,000	40,50
»	200,000	41
D. José Cahen.....	5.200,000	38
»	5.200,000	39
»	5.200,000	40
»	1.200,000	40,30
D. José Guerrero.....	2.000,000	40,56
»	2.000,000	40,26
»	2.000,000	40,61
»	2.000,000	40,51
»	2.000,000	40,16
D. Juan de las Bárcenas.	500,000	40,05
D. Luis Guijarro.....	200,000	40,50
»	200,000	40
D. J. José Fernandez....	500,000	40,52
D. Domingo Norzagaray..	2.000,000	40
»	1.000,000	40,05
»	1.000,000	40,02
D. Antonio Bermejo y Fraile.....	200,000	40,05
»	200,000	40,12
»	400,000	40,26
»	200,000	40,33
D. Santiago Laviano....	100,000	40,25
»	150,000	40,10
»	150,000	40
D. Juan Antonio Gonzalez.....	143,000	41
D. Francisco Alvarez....	143,000	41
D. Emilio Carmona.....	143,000	41
D. Miguel Jimenez.....	800,000	40
D. Pablo Goya.....	400,000	40
Doña Concepcion Maissó.	100,000	43
D. Eleuterio Adados....	100,000	40,25
»	200,000	40,90
M. A. Reynach.....	480,000	37
»	480,000	37 ½
»	480,000	38
»	480,000	38 ½
»	480,000	39
»	480,000	39 ½
D. Simon Emdem.....	3.000,000	39 ½
»	3.000,000	38 ½
D. José Rodriguez Gonzalez.....	200,000	40,40
D. Braulio Perez.....	6.000,000	40,05
»	5.000,000	40,25
»	4.800,000	40,50
»	3.000,000	41,05
»	300,000	40,50
»	300,000	40
»	300,000	40,75
»	300,000	41
D. Estéban Fabra y compañía.....	4.000,000	40,80
D. Manuel Casado.....	2.000,000	40,05
»	2.000,000	39,05
»	2.000,000	38,05
D. Fulgencio de Bringas.	1.000,000	40,05
»	1.000,000	40,55
D. Manuel Agero.....	100,000	40
D. Rafael José Aguirre...	600,000	40,55
»	800,000	40,05
D. J. José Fernandez....	500,000	40,51
D. Cárlos Jimenez.....	2.000,000	40
»	1.000,000	40,25
»	1.000,000	40,50
D. José Párres.....	3.000,000	40
Importe total de las proposiciones.....	680.109,000	

Concluido el relato de los pliegos que anteceden, hizo presente el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda que se iba á proceder á la apertura y lectura del en que el Gobierno de S. M. ha fijado el tipo que habia de servir de precio en esta pública licitacion; y verificado, resultó contener el de 40 por 100, por lo cual, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 8.º del Real decreto de 23 del último Abril, se declararon admitidas todas las proposiciones que cubren el referido tipo de 40 por 100 hasta la suma necesaria á producir doscientos millones de reales efectivos, procediéndose despues á la operacion consiguiente para verificar el reparto de la suma antedicha entre los proponentes que se hallan en igual caso en proporcion de sus pedidos. Ejecutada dicha operacion, acto contínuo se hicieron las adjudicaciones en las cantidades y á los interesados siguientes:

NOMBRES.	Capital en títulos.	Cambios.	Líquido en efectivo.
Doña Concepcion Maissó.....	100,000	43 »	43,000
Compañía general de Crédito en España.	41.000,000	41,21½	16.898,150
D. Braulio Perez....	3.000,000	41,05	1.231,500
D. Calixto Valdeavellano y compañía.	500,000	41 »	205,000
D. José Parada.....	200,000	41 »	82,000
D. Braulio Perez...	300,000	41 »	123,000
D. Juan Antonio Gonzalez	143,000	41 »	58,630
D. Francisco Alvarez.	143,000	41 »	58,630
D. Emilio Carmona.	143,000	41 »	58,630
D. Eleuterio Adrados.	200,000	40,90	81,800
Crédito de España..	41.000,000	40,81½	16.734,150
D. Estéban Fabra y compañía.....	4.000,000	40,80	1.632,000
D. Juan José Fuentes.....	200,000	40,75	81,500
D. Braulio Perez.....	300,000	40,75	122,250
D. José Guerrero....	2.000,000	40,61	812,200
Idem.....	2.000,000	40,56	811,200
D. Juan José Fuentes.	400,000	40,55	162,200
D. Fulgencio de Bringas.....	1.000,000	40,55	405,500
D. Rafael José Aguirre.....	600,000	40,55	243,300
D. J. José Fernandez.	500,000	40,51	202,550
Crédito en España.	21.000,000	40,51½	8.508,150
Crédito moviliario..	200.000,000	40,51	81.020,000
D. José Guerrero....	2.000,000	40,51	810,200
D. J. José Fernandez.	500,000	40,51	202,550
D. Francisco Buzneo.	2.000,000	40,50	810,000
D. Calixto García Valdeavellano.	300,000	40,50	121,500
D. Guillermo Roland.	200,000	»	81,000
D. José Paradas....	400,000	»	162,000
D. Luis Guijarro....	200,000	»	81,000
D. Braulio Perez....	4.800,000	»	1.944,000
Idem.....	300,000	»	121,500
D. Cárlos Jimenez..	1.000,000	»	405,000
D. Guillermo Roland.....	200,000	40,40	80,800
D. José Rodriguez Gonzalez.....	200,000	»	80,800
D. Juan Manuel Manzanedo.....	20.000,000	»	8.080,000
Sociedad española mercantil é industrial.....	25.000,000	40,35	10.087,500
D. Antonio Bermejo Fraile.....	200,000	40,33	80,660
D. Juan José Fuentes.....	200,000	40,30	80,600
D. Juan Manuel Manzanedo.....	20.000,000	40,20	8.040,000
Sociedad española mercantil é industrial.....	25.000,000	»	10.075,000
D. Antonio Salcedo.	200,000	»	80,600
D. Guillermo Roland.	200,000	»	80,600
D. José Cahen.....	1.200,000	»	483,600
D. José Guerrero..	2.000,000	40,26	805,200
D. Antonio Bermejo Fraile.....	400,000	40,26	161,040
D. Francisco Buzneo.	1.000,000	40,25	402,500
D. Juan Manuel Manzanedo.....	20.000,000	»	8.050,000
Sociedad española mercantil.....	25.000,000	»	10.062,500
D. Santiago Laviano.	100,000	»	40,250
D. Eleuterio Adrados.	100,000	»	40,250
D. Braulio Perez....	5.000,000	»	2.012,500
D. Cárlos Jimenez..	1.000,000	»	402,500
Sociedad española mercantil é industrial (de los 25 millones pedidos se le adjudican).....	15.891,000	40,20	6.388,182
D. Guillermo Rolland de los 200,000 rs. pedidos se le adjudican.....	127,000	»	51,055
	493.447,000		200.000,276

Cambio medio.
40,53

De manera que aparecen adjudicados 493.447,000 reales en títulos del 3 por 100 consolidado á los cambios que se han expresado por la suma en junto de 200.000,276 reales vellon en efectivo á los interesados de que se ha hecho referencia.

Y para que conste el resultado de dicha licitacion pública y de la adjudicacion de valores hecha en su virtud, se extiende la presente acta, que firman S. E. y demas señores, de que yo el referido Secretario honorario de S. M. doy fe.—Francisco Santa Cruz.—Manuel María Uhagon.—Jacobo Ulloa.—Gabriel Alvarez.—Ante mí, Manuel María Cárdenas.

Real órden que se cita en el acta anterior.

MINISTERIO DE HACIENDA.

Para la subasta de títulos de la Deuda pública del 3 por 100 consolidado, cuya emision se autorizó por la ley de 23 de Febrero de 1855, que debe tener lugar á las dos de la tarde de este dia, conforme á lo dispuesto en el Real decreto de 23 de Abril próximo pasado, la Reina (Q. D. G.), de conformidad con el acuerdo del Consejo de Ministros, celebrado con asistencia de D. Facundo Infante, Presidente de las Córtes; D. Joaquin María Perez, que lo es del Tribunal de Cuentas del Reino; D. Ramon Santillan, Gobernador del Banco de España, y Don José de Adaro, Contador general de la Deuda, Director y Presidente de la Junta directiva por ausencia del propietario, se ha servido señalar el precio tipo de 40 por 100 del valor nominal de los mismos títulos.

Madrid 31 de Mayo de 1856.—El Ministro de Hacienda, Francisco Santa Cruz.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

Subsecretaría.—Negociado 2.º—Circular.

En uso de las facultades que por el art. 2.º de la ley de 23 del actual sobre abono de años de servicio á los Nacionales de 1823 se concede al Gobierno para la ejecucion de la misma, la Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien disponer lo siguiente:

1.º Los Gobernadores de las provincias constituirán en la capital de la suya respectiva una Junta calificadora, compuesta de

El Gobernador, Presidente.
Dos Diputados provinciales.
Dos individuos del Ayuntamiento.
Dos Jefes ú Oficiales de la Milicia Nacional.

2.º El nombramiento para estos cargos será del Gobernador, que preferirá en igualdad de circunstancias á los individuos que reunan la de estar condecorados con la cruz creada por los decretos de 23 de Junio y 12 de Julio de 1836, ó gocen del distintivo y carácter de Subtenientes de ejército por servicios prestados como Milicianos Nacionales de 1823.

Los Gobernadores darán cuenta á este Ministerio de quedar constituida la Junta calificadora y del nombramiento de sus individuos.

3.º Los que se consideren con derecho á la gracia concedida por el art. 1.º de la expresada ley, dirigirán precisamente sus instancias á S. M. la Reina por conducto de la Junta de la provincia en que hayan prestado el servicio de Milicianos Nacionales de 1823.

4.º En estas solicitudes, extendidas en papel del sello 4.º, se expresará el nombre y apellidos paterno y materno de los interesados, la plaza, punto fuerte ó hecho de armas en que se hayan hallado; fecha de la defensa ó de la accion, y nombre del Jefe á cuyas órdenes prestaron el servicio.

5.º Los interesados acompañarán indispensablemente á sus solicitudes la certificacion de la partida de bautismo y la prueba justificativa de los hechos que se consignen en la instancia.

Los que tengan derecho á utilizar el término concedido á los residentes en Ultramar, acompañarán ademas la justificacion que acredite su ausencia de la Península en los dos meses siguientes á la publicacion de la ley.

Todos estos documentos deberán presentarse competentemente legalizados.

6.º Las Juntas calificadoras instruirán el expediente general de los que, habiendo servido en 1823 en la Milicia Nacional de sus respectivas provincias, soliciten el abono de años dentro de los plazos expresados.

7.º Cada 15 dias harán insertar en los *Boletines Oficiales* una lista nominal de los que hayan presentado sus reclamaciones, expresando su actual residencia, edad, pueblo en cuya Milicia sirvieron al tiempo de su disolucion, y gracia que soliciten, declarando al propio tiempo abierto por espacio de 20 dias el juicio contradictorio.

8.º Teniendo en cuenta las impugnaciones que durante este plazo se les dirijan contra los interesados; y los informes que crean oportuno pedir á las Autoridades civiles y militares, emitirán su dictámen en los expedientes, remitiéndolos á este Ministerio, acompañados de los *Boletines* en los que se hayan publicado las listas de que antes se hace mérito.

9.º Las Juntas calificadoras no darán curso á las instancias de los que no hayan servido en la Milicia Nacional de sus respectivas provincias, haciéndolo entender así á los recurrentes, ni tampoco á las que se presenten fuera de término.

10. Al siguiente dia de haber espirado los plazos marcados en el art. 1.º de la ley, las Juntas remitirán á este Ministerio una lista general de todos los Nacionales que hayan solicitado el abono de años.

11. A los que han obtenido la gracia de abono de años de servicio por haber presentado sus solicitudes dentro de los plazos concedidos en Reales órdenes de 12 de Marzo y 18 de Junio de 1855, así como á los que la obtengan en lo sucesivo, se les acreditará su derecho, bien en el diploma de la cruz, ó por nota de este Ministerio en el Real despacho, si hubiesen solicitado á la vez que el abono de años la condecoracion ó el distintivo de Subteniente de ejército concedidos á los Nacionales de 1823, bien en un diploma especial en el caso de haber solicitado exclusivamente el abono de años.

12. La Junta de clases pasivas no hará en adelante abono alguno en concepto de servicios prestados en 1823 por Milicianos Nacionales, á menos que estos exhiban el documento en que tal derecho se les haya reconocido, y proceda su comprobacion en este Ministerio.

Al dictar las anteriores disposiciones, S. M. expresa que las Juntas calificadoras, comprendiendo las graves consecuencias que tienen para el Tesoro las concesiones inmerecidas, corresponderán á la confianza que en ellas se digna depositar.

De Real órden lo digo á V. S. para su exacto y debido cumplimiento. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 29 de Mayo 1856.—Escosura.—Sr. Gobernador de la provincia de.....

MINISTERIO DE ESTADO.

Direccion de Comercio.

El Ministro plenipotenciario de S. M. en Montevideo ha remitido á esta primera Secretaría dos letras, importantes 488 rs. vn. 8 mrs. y 165 rs. vn., producto de la venta en pública subasta de los efectos dejados por diez de los veinte españoles que fallecieron á bordo de los buques franceses *Cornelie* y *L'Arnaud* en la travesía de Pasages al Rio de la Plata.

Nombres de los fallecidos en el bergantin Cornelie.

Silverio Ibarra, vecino de Sumbilla.
Clemente Michelena, de 29 años, vecino y natural de Salinas.
Tomas Laburu, de 20 años, de San Sebastian.
Francisco Baqueldano, de Azpilcueta.
Juan Tomas Larramendi, de Irurieta:
Y Vicente Uranga, de Estona.

Nombres de los que fallecieron en la corbeta L'Arnaud.

Juan Bautista Arano, de 23 años, natural de Errazu, provincia de Navarra.
Felipe Antonio de Irigoyen, de 15 años.
María Ramona de Irigoyen, de 23 años, soltera, ambos naturales de dicho pueblo:
Y Martina Josefa Echenique, de 12 años, natural de Azpilcueta.

Lo que se anuncia para que las personas que se crean con derecho á la parte dejada por cada uno de dichos individuos, acudan á deducirlo á la Ordenacion de Pagos de este Ministerio, donde se les darán mas datos y la suma que les corresponda.

REAL ORDEN

Excmo. Sr.: El Ministro plenipotenciario de S. M. en los Estados del Rio de la Plata participa á este Ministerio el fallecimiento de 20 súbditos españoles á bordo de los buques franceses *Cornelie* y *L'Arnaud* en la travesía de Pasajes á Montevideo.

La Reina (Q. D. G.), profundamente conmovida por la frecuencia con que se repiten estas desgracias, doblemente sensibles si se tiene en cuenta la temprana edad de la mayor parte de los infelices que abandonan las playas del mar Cantábrico, me manda llame la atencion de V. E. sobre este particular, y le recomiende la necesidad de que todos los funcionarios á quienes corresponda observen exactamente el Real decreto de 16 de Setiembre de 1853, y la conveniencia de tomar cuantas medidas tiendan á cortar un mal que adquiere de dia en dia mayores proporciones. La construccion de ferro-carriles en todos los ámbitos de la Península y el desarrollo de otras obras públicas, ofrecen un campo vastísimo para la colocacion de un número de trabajadores, mucho mas considerable que el que las faenas agrícolas dejan disponible en las diferentes épocas del año.

Por lo tanto S. M. veria con satisfaccion que los Gobernadores civiles, desplegando todo el celo de que son capaces en un asunto tan humanitario y nacional, contuviesen la emigracion, exigiendo el puntual cumplimiento del referido Real decreto, y haciendo entender á los que se presenten á pedir pasaporte para aquellos lejanos climas la ventajosa colocacion que pueden encontrar actualmente en España, y los azaros á que se exponen en la travesía primero, y mas tarde en paises extraños, algunos insalubres, y agitados todos casi siempre por violentas conmociones políticas.

De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio 27 de Mayo de 1856.—Juan de Zavala.—Sr. Ministro de la Gobernacion.

La Reina (Q. D. G.) se ha dignado conceder el *Regium exequatur* á D. José Sagás, nombrado Cónsul de Cerdeña en Barcelona; á D. Juan Sommers Smith, Cónsul nombrado por los Estados-Unidos para la ciudad de Málaga, y á D. Guillermo Congreve Brackembury, que ha recibido igual nombramiento de S. M. Británica para el puerto de Vigo.

MINISTERIO DE MARINA.

El dia 12 del mes corriente saldrá de la bahía de Cádiz el vapor correo *Doña Isabel la Católica*, su Comandante el Teniente de navío D. Celestino Rebollo, conduciendo la correspondencia pública y de oficio para las islas Canarias, Puerto-Rico y Cuba.

TERCERA SECCION.

OFICINAS GENERALES.

DIRECCION GENERAL DE CONTABILIDAD DE LA HACIENDA PUBLICA.

Circular.

Los desfalcos perpetrados en varias épocas, y últimamente en las Tesorerías de Badajoz y Gerona, si bien no imprimen en los interventores de las mismas un cargo directo por falta de moralidad, les hace partícipes de una responsabilidad relativa, que exige imperiosamente el oportuno correctivo, cuando dan lugar á la defraudacion de los fondos públicos por negligencia ó apatía en el cumplimiento de sus deberes, y por prescindir de las debidas formalidades y exactitud en el recuento de los fondos, llevados las mas veces de una confianza omnímoda y de una condescendencia mal entendida, siempre reprensibles, tratándose de la seguridad de los intereses del Estado.

Los Contadores de Hacienda pública reunen el doble carácter de fiscales é interventores de los actos de las Tesorerías, y de claveros de las mismas. Si cumplen estos deberes con el celo, exactitud é independencia que les marcan las instrucciones, los alcances no pueden consumarse; y si alguno se efectúa por desgracia, debe ser de muy poca importancia. Claro es que al nombrar el Gobierno, y conservar en sus puestos á los depositarios de los fondos públicos, ha reconocido en ellos las suficientes garantías y buenas condiciones de moralidad que se requieren para el desempeño de tan delicado cargo; pero no porque inspiren confianza, estan en el caso los Contadores de prescindir de ninguna de las formalidades prevenidas por instruccion en todo lo concerniente á la intervencion de los fondos.

Por lo mismo esta Direccion general, secundando, cual cumple á su deber, las justas miras de alta moralidad y exactitud en el servicio que presiden á los actos del Gobierno de S. M., está resuelta á no tolerar omision alguna involuntaria, y mucho menos faltas consentidas en esta parte tan importante del servicio, y á proponer al Ministerio la destitucion inmediata del Contador respectivo, como se ha verificado con los de Badajoz y Gerona, siempre que ocurra desfalco en cualquiera Tesorería: esto sin perjuicio de la responsabilidad que pueda resultarles en el sumario que se instruya en averiguacion de los hechos. Y en su deseo de precaver las faltas, para no verse obligada á imponerles el oportuno correctivo,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

los Estatutos y Reglamento y se señalaba el plazo de un mes para dar principio a las operaciones.

Después de los preparativos oportunos, la Junta provisional convocó en los periódicos del 14 y 16 de junio a todos los accionistas para reunirse y proceder a la constitución definitiva de la Sociedad. La reunión general se celebró el 18 de junio de 1856 a las doce de la mañana, en una sala de la fábrica del exconvento de San Agustín, sita en la calle de San Pablo.

Con los socios fundadores de la Sociedad se congregaron en esta primera reunión plenaria Valentín Esparó, Nicolás Tous y Mirapeix y Celedonio Ascacíbar, las personas más representativas de las Sociedades "Valentín Esparó y Consocios" y "Tous, Ascacíbar y Cía.", de cuya fusión había surgido "La Maquinista". Presidió el Gobernador civil de la provincia, Ignacio Llasera y Esteve. Fueron elegidos directores Nicolás Tous Mirapeix, Leandro Ardévol y Celedonio Ascacíbar. La Junta de Gobierno quedó compuesta por los vocales: Ramón Bonaplata Nadal, José María Serra, Juan Güell y Esteban Gatell, bajo la presidencia de Valentín Esparó.

Designáronse suplentes a Nicolás Tous y a Isidoro Pons y secretario al abogado Ramón Golorons, con asignación de 12.000 reales al año. A partir de aquel día, las reuniones de esta Junta quedaban fijadas los lunes a las cuatro de la tarde, en el local de *San Agustín*.

Primeras operaciones.

Imprimiéronse unas cartas, fechadas el 18 de junio de 1856 que, con las firmas autógrafas de los tres directores, fueron dirigidas a todos los antiguos clientes de Esparó y de "Tous, Ascacíbar y Cía.", notificándoles el cese de sus Sociedades y la constitución de "La Maquinista".

Dos días después, se produjeron cambios políticos que tuvieron grave repercusión en Barcelona: O'Donnell provocó la caída de Espartero y se adueñó del poder. La noticia fué acogida en la ciudad con disturbios que no pudieron ser sofocados hasta que, entrado ya el mes de julio, el general Bassols, capitán general de Cataluña, acorraló en Gracia a los amotinados.

En días sucesivos, "La Maquinista" fué completando su organización. Se nombró abogado de la misma a Francisco Barret y procuradores a Francisco González y Guillermo Tramullas.

Ascacíbar quedó encargado de la administración y contabilidad; Leandro Ardévol de la dirección de los talleres de la Barceloneta y de la calle de Tallers y Nicolás Tous y Mirapeix de los de la calle de San Pablo. Se nombró jefe de contabilidad a José Pujol con un sueldo de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cuarenta duros mensuales y tenedores de libros a Francisco Santasusana y a Diego Serra, con treinta y veinticinco duros de sueldo respectivamente. Decidióse continuar el seguro de los talleres de San Agustín y de Tallers, contratado con "La Urbana".

A mediados de julio se acordó revisar los inventarios; trasladar las reuniones semanales a los martes, a las ocho de la mañana, y hacer una relación de la maquinaria de la Sociedad. Se entregaron poco después 4.000 reales al Ayuntamiento para contribuir a una suscripción en favor de los huérfanos y heridos provocados por las luchas habidas en la ciudad. En agosto se adquirió en subasta una casa contigua a los talleres de San Agustín que, dos meses después, se destinó a oficinas centrales y almacenes.

El taller de la Barceloneta.

En el extremo oriental de la calle de San Fernando, comunicando con la playa, sobre el solar de unos 17.500 metros cuadrados que antaño formó parte de los baños de la *señora Tona* — viuda de Antonio Valls — también conocidos por baños de la Casa de Caridad, el taller de la Barceloneta inicia sus trabajos, bajo la dirección de Leandro Ardévol, con la construcción de dos motores de vapor: uno de 25 caballos de fuerza, cuyo precio se calculó en 6.000 duros, destinado a la industria de la propia Sociedad y otro para Fernando Puig, de San Andrés.

El valor de estos talleres, que se cifraba en 1.600.000 reales de vellón, fué asegurado, en julio, en "La Mutualidad". De momento se trabajó sin grandes novedades, pero en septiembre surgió un conflicto con los constructores David y Tomás Alexander, por la apertura de ciertas ventanas en la vertiente que daba a sus talleres, vecinos, como sabemos, de los de "La Maquinista". Pudo, no obstante, hallarse una solución amistosa gracias a las oportunas gestiones de Ardévol.

Perfeccionamientos técnicos en perspectiva.

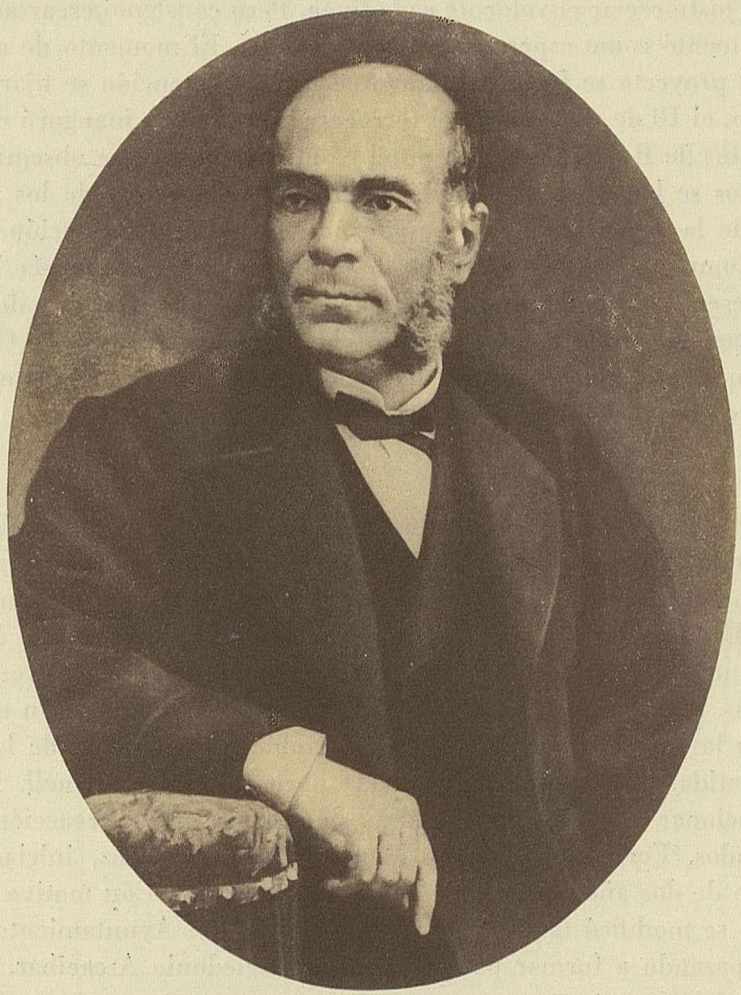
Mediado el 1856, el desarrollo ferroviario e industrial de Cataluña compensaba cuantos sacrificios había costado. Las materias primas y fundamentales del maquinismo, el hierro y la hulla, obligaban todavía a continuados esfuerzos por parte de la industrialización. Pero la industria prosperaba, a pesar de todos los obstáculos y de la falta de protección estatal.

La construcción de varias líneas férreas — entre ellas la de Sabadell a Tarrasa, inaugurada en marzo — había centrado aún más en Barcelona la riqueza y la industrialización.

Un invento que iba a revolucionar la técnica de la fundición apareció por aquellas fechas. Llegaron a España noticias del mismo a través de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

la *Gaceta de los Caminos de hierro*. El invento se lo atribuían al mismo tiempo Mr. Bessemer y M. A. Avril. Consistía en la conversión del hierro bruto en maleable y dúctil, introduciendo aire frío en la masa de la primera fundición, con lo cual se conseguía elevar su temperatura y se



Nicolás Tous Mirapeix, uno de los fundadores de "La Maquinista" (1856-1892)

obtenía hierro y aceros de primera calidad ahorrando combustible y tiempo y permitiendo su venta a precios más bajos. La aplicación práctica del invento tardó todavía en imponerse. Mientras tanto siguieron usándose en las fundiciones del país — como en la que la "Sociedad Metalúrgica Catalana" poseía en Mongat — los procedimientos tradicionales.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Proyecto de unión de las Compañías ferroviarias catalanas.

Suscitóse a principios de octubre — a raíz de un artículo publicado por Gustavo Hubbard en *Diario de Barcelona* — la idea de reunir las distintas compañías ferroviarias catalanas en una sola, unificando la dirección y beneficiando ulteriores proyectos ferroviarios. La puesta en práctica de esta idea entrañaba serias dificultades ante la necesidad de justipreciar el valor de cada línea. Pero consiguió crear ambiente y se comentó como esperanza y solución feliz. El momento de crisis en que tal proyecto se formulaba favorecía que la atención se fijara en él. Cuando, el 10 de noviembre, el ferrocarril del Centro inauguró el tramo de Molins de Rey a Martorell, en el banquete con que se obsequió a los invitados se brindó por el "feliz y completo desarrollo de los ferrocarriles de la región catalana, basado en su fusión y formación de una gran Compañía de ferrocarriles de Cataluña". La burguesía barcelonesa deseaba, como se dijo en aquella ocasión, que "la idea de reunir en un centro común la grande industria de los ferrocarriles de Cataluña corra más veloz que el flúido eléctrico, que en breve va a ponernos en contacto con el continente europeo".

La crisis de 1856.

Hacía más de un año que la Junta de Fábricas de Cataluña venía realizando esfuerzos para solucionar una crisis que se iba acentuando y había provocado la quiebra de algunas Sociedades y la disolución de otras. La paralización de las fábricas creaba una situación apurada para muchas familias obreras. Comenzaban a temerse graves consecuencias. El Capitán general y el Gobernador civil empezaron a cooperar con la citada Junta para elevar al Gobierno las quejas de la industria abatida. Lo presidía desde hacía pocos meses O'Donnell. Incapaz de solucionar el conflicto, cayó el 12 de octubre ante la reacción de los moderados. Formó otro nuevo Ramón María Narváez, iniciando un período de dos años escasos de gobierno moderado. Con motivo de este cambio se modificó también, a lo "moderado", el Ayuntamiento barcelonés, pasando a formar parte del mismo Celedonio Ascacíbar.

Repercusión en "La Maquinista".

La paralización general que se observaba en octubre en todos los ramos de la industria trajo como consecuencia, en noviembre, la disminución de trabajo en los tres talleres de "La Maquinista" y especialmente en el de Tallers. Hasta entonces la industria de maquinaria apenas si había sentido sus efectos. Fué necesario despedir a trece obreros y hacer que los restantes trabajaran sólo tres cuartos de jornal. No obstante, se siguieron mejorando las instalaciones, con la esperanza de

Reproducción de una acción de la primera emisión de "La Maquinista Terrestre y Marítima" sacada de un talonario, por fortuna conservado de aquella época.

FUNDACIÓN JUAN MARCH TURRIANO

UNA

SÉRIE A.

LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA

SOCIEDAD ANÓNIMA

AUTORIZADA POR REAL DECRETO DE 30 MAYO DE 1856

Y CONSTITUIDA EN BARCELONA EN 18 DE JUNIO DEL MISMO AÑO.

1 Accion.

Inscripcion N.

4,000 Rvn.

Correspondiente á la accion N.º *emitida á favor de*

D. _____

Capital social 20.000,000 de reales vellon

REPRESENTADO POR 5,000 ACCIONES DE 4,000 REALES CADA UNA.

DIVIDENDOS PASIVOS.

Pagado 85 p.%

Artículo 11 de los Estatutos. La sociedad no reconoce division de acciones, y siempre que una de ellas pase por título oneroso ó lucrativo á poder de varios herederos, tutores, curadores, administradores y síndicos de concursos, deberán elegir á uno solo para que represente el derecho de todos y ejerza las acciones comunes, de modo que la administracion de la Compañía se entenderá únicamente con el elegido.

Art. 12 id. La responsabilidad de los accionistas en las obligaciones y pérdidas de la Sociedad, se limita al valor de las acciones por las cuales interesen con arreglo á las disposiciones de la ley.

Art. 13 id. Las acciones son transmisibles y pueden enagenarse libremente, pasando las obligaciones del cedente, respecto de la Sociedad, á cargo del adquiridor ó cesionario, salvo lo prevenido en el artículo 283 del Código de Comercio, mientras no esté completo el pago del importe nominal de las acciones.

Artículo 46 del Reglamento. Toda persona por el mero hecho de poseer una ó mas acciones de esta Sociedad quedará sometida á la Escritura, Estatutos y Reglamento sociales que apruebe el gobierno de S. M., sin que le sirva de escepcion el no haber intervenido en su otorgamiento, ni estar enterado de su contenido.

Barcelona ___ *de* _____ *de* 185

El Presidente de la Junta de Gobierno,

El Director designado.

El Secretario.

DIVIDENDOS ACTIVOS.

UNA

BARCELONA : IMPRENTA DE RAMIREZ, ESCUDILLERS N.º 40, PISO PRINCIPAL.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

que en día no lejano se cosecharían los frutos de tantos esfuerzos y concluirían los contratiempos. Se colocaron rótulos sobre las puertas de los distintos talleres, con la leyenda "La Maquinista Terrestre y Marítima" y se entró en tratos con Francisco Espalter para adquirir en la Barceloneta los terrenos y edificios colindantes con los talleres.

En busca de soluciones.

En una proclama pública, fechada el 10 de noviembre de 1856, la Junta de Fábricas — de la que formaba parte Ramón Bonaplata — prometía laborar con firmeza para "conjurar la tempestad que tan de cerca amenaza". Exhortaba a los industriales a sostener la marcha de sus establecimientos a fin de que no se viesen privadas de sus salarios las numerosas familias obreras hasta tanto que el nuevo Gobierno pudiese solucionar aquella situación agobiante.

Dos días después, se reunía el Gobernador con los representantes de los establecimientos de crédito para procurar que proporcionasen recursos a la industria.

Era preciso evitar la paralización total. Debía hacerse frente, además, a las dificultades que pudiera motivar la cuestión de las subsistencias. Los establecimientos bancarios decidieron abrir un "crédito gratuito" al Ayuntamiento por valor de cuatro o cinco millones de reales con objeto de que importara granos.

La población obrera.

La población obrera de Barcelona alcanzaba entonces la cifra de 54.272 individuos. Entre éstos se contaban 227 "*cerrajeros*" de maquinaria y 228 "*cerrajeros*" fundidores, cobrando los primeros de 11 a 14 reales al día y, algunos de los segundos, hasta 18 reales, 65 carpinteros modelistas y 113 fundidores de metales, que cobraban de 12 a 16 reales, y 41 "*cinceladores*" de metales con un salario diario de 10 a 12 reales. Sólo los dos tercios de estos grupos correspondían a oficiales. El tercio restante lo constituían los aprendices, con sueldos muy inferiores.

Esperanzas de solución.

A partir del 12 de diciembre, el taller que poseía "La Maquinista" en la calle de Tallers volvió a trabajar a "ritmo normal". A fines de año, la nota mensual de los salarios de los empleados de esta Sociedad ascendía a 33.728 reales de vellón, rayando sus obreros en el centenar.

En virtud de las circunstancias se paralizaron las obras del Ensanche de la ciudad. La Junta de Fábricas reunía Junta General extraor-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

dinaria el día 18. Para auxiliarle en el penoso esfuerzo emprendido ante la situación económica, fueron elegidos los fabricantes Juan Jaumandreu, Juan Güell, Tomás Coma, José Ferrer y Vidal, Jaime Ricart y Alberto Prats quienes marcharon a Madrid el día 20. En Consejo de Ministros fué leído el día 26 el sucinto relato que ellos habían formulado de la gravedad de las circunstancias. Se acordó designar dos vocales más de la clase de fabricantes en la Junta de Aranceles, realizar las gestiones para que el Gobierno francés concediera el enlace de las líneas telegráficas entre Perpiñán y La Junquera, y reorganizar el cuerpo de carabineros para reprimir el contrabando.

Así finalizaba el año con una débil esperanza en la solución de la crisis.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO IV

PRIMERAS ACTIVIDADES Y DESARROLLO DE "LA MAQUINISTA" EN MEDIO DEL FRENESI FERROVIARIO Y DE UNA CRITICA DECADA DE PAZ

(1857-1868)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Apesar de las esperanzas abrigadas a fines de 1856, perduró la crisis en Cataluña. En el Salón de Juntas de la Lonja se celebró, el 18 de enero de 1857, el reparto de los premios conseguidos por expositores nacionales en las últimas exposiciones de París y Londres. El acto revistió gran brillantez, pronunciándose apasionados discursos en pro de la industrialización. La línea telegráfica de Barcelona a La Junquera estaba concluída, pero el Gobierno de Narváez no se decidía a ponerla en explotación y el comercio se veía privado de tan precioso auxiliar.

La crisis perdura.

1857

Disminuían los pedidos. Las fábricas, que estaban trabajando gracias a los empréstitos a tal fin acordados por las Sociedades de Crédito, Bancos y Cajas de Ahorros, tenían los almacenes llenos de género. Algunas tuvieron que cesar de producir por esta causa.

El ferrocarril de Barcelona a Mataró amplió su trayecto hasta Arenys de Mar. Se verificó la inauguración, el 10 de enero de 1857, con una locomotora construída en los talleres de la propia Empresa, bajo las directrices del ingeniero inglés José White, personaje curioso cuya larga permanencia en la región catalana colaborando en la fabricación y montaje de las primeras máquinas destinadas a los establecimientos industriales, a la navegación y a los caminos de hierro peninsulares le granjeó numerosas amistades en el país, acabando por aclimatarse en él y sentir sus mismos desvelos. El propio Mr. White condujo la locomotora "Arenys" hasta el final del trayecto. No faltaron en la fiesta las bendiciones de ritual, la copiosa comitiva, ni el ágape con los brindis de rigor dedicados a Isabel II y a la prosperidad del país. La actividad ferroviaria seguía siendo general en toda la nación.

De Barcelona a Arenys, en ferrocarril.

En sus tres talleres barceloneses, "La Maquinista" construía máquinas de vapor fijas, semifijas y portátiles, generadores de vapor y demás trabajos de calderería, motores hidráulicos de diversas clases y máquinas para la Marina.

"La Maquinista".

Terminaba sus edificios de la Barceloneta y los dotaba de la maquinaria-útil más perfeccionada. Proyectaba, incluso, un carril mo-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

vible para el embarque y desembarque de las calderas y demás piezas de gran peso. Solicitó para ello permiso de la Comandancia de Marina puesto que precisaba clavar dieciocho estacas en la playa, frente a la fachada posterior del taller, con objeto de asentar sobre ellas el carril. Mediado enero de 1857, obtuvo el permiso y puso en seguida manos a la obra.

Ritmo de trabajo.

Del ritmo de trabajo desarrollado en "La Maquinista" desde junio de 1855 a marzo de 1857, darán idea clara las cifras del volumen de ventas que ascendió a 8.056.190'03 reales de vellón, correspondiendo 3.627.872'40 a los talleres de la calle de Tallers y 3.933.021'34 a los de la calle de San Pablo o de *San Agustín*. Los de la Barceloneta aportaban ventas por valor de 495.295'85 reales. Es preciso tener en cuenta, no obstante, que los trabajos de estos últimos no se habían iniciado hasta septiembre de 1856, de modo que dicha cantidad correspondía a un solo semestre de labor.

Construcciones náuticas.

Los trabajos náuticos de "La Maquinista" comenzaron modestamente con una "chalana" o barcaza, primero, y la caldera del "Mahonés" a continuación.

Los navieros "Bofill y Martorell" le cedieron la reparación del vapor "Pelayo" y, en febrero de 1857, adquirió la máquina de "El Guadalete" a fin de repararla y proceder luego a su venta. El desarrollo que adquirieron estos trabajos hizo que la Junta de Gobierno de la Sociedad precisase solicitar que la Junta de Comercio inspeccionase los talleres para pedirle después un certificado que abriese mercados más lejanos.

Poco más tarde se vieron correspondidos sus anhelos. Los Administradores de la "Compañía de Canalización del Ebro" requirieron la presencia en Tortosa de representantes de "La Maquinista". Se dirigieron allí Leandro Ardévol y el ingeniero del taller de la Barceloneta, Mr. Mace. La Compañía proyectó construir seis buques de vapor para la navegación del río y se mostró dispuesta a encargar, más adelante, la construcción de veinticuatro chalanas. Mr. Mace inició los planos de los buques.

Un gran espectáculo.

Unas quinientas personas acudieron, la tarde del 15 de marzo, en un tren especial de veintidós coches, a la fundición de hierro que "Font, Alexander y Cía." poseían en el Clot. Fueron a ver un gran espectáculo: el vaciado del horno, con el correr de grandes chorros de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

fuego "cual la encendida lava de un volcán". La situación del establecimiento, junto a la línea férrea del Norte, le será muy beneficiosa en cuanto la hulla de las minas de San Juan de las Abadesas descienda por dicha vía.

Perfeccionando el taller de la Barceloneta.

En tanto que la maquinaria-útil de importación y la que se había construído en los talleres de *San Agustín* y de Tallers se instalaba en las distintas salas del de la Barceloneta, se empezaba la construcción de un motor de vapor para el funcionamiento de aquélla y aun se construiría otro, al año siguiente, para que los talleres no tuviesen que parar en caso de avería del primero. Se proyectó la compra de unos terrenos contiguos al taller de la Barceloneta, que formaron parte antes como él de los "Baños de la viuda de Antonio Valls" y eran entonces de Francisco Espalter.

Con los "Hermanos Alexander" se llegó, el 30 de abril de 1857, a un arreglo total, conviniendo que cederían una franja de terreno a "La Maquinista" y que abonarían la mitad del coste de la pared medianera que se construyese entre ambos.

De esta forma, a las ventajas que ya de por sí presentaba el taller para las construcciones marítimas, se le unían constantes mejoras que le proporcionarán la amplitud y perfección requeridas para supeditarle los dos talleres urbanos como medida previa a su inutilización.

Los gastos de adaptación de los tres talleres — incluída la casa número 30 de la calle de San Pablo, de reciente adquisición — importaban 478.345'93 reales de vellón cuando Espalter anunció, el 7 de mayo, la venta de sus terrenos — 114.000 palmos cuadrados — por 42.000 duros. Confiaba "La Maquinista" que se cederían por 38.000 y autorizaba a la Dirección, el 30 del mismo mes, para que gestionase su compra.

Para ello era preciso llegar a una avenencia con Juan Güell y Ferrer, mandatario del dueño, quien deseaba que la adquisición incluyese terrenos y edificios, censo de 490 libras que la Casa de Caridad le abonaba y laudemios a que tuviera derecho, ya por razón de las escrituras de la compra hecha a Antonio Valls, firmadas por Valentín Esparó en febrero y junio de 1852, ya por otras razones.

Con estas adquisiciones y con la maquinaria montada en la Barceloneta, con la que se había recibido del extranjero y la que estaba próxima a llegar — una vez concluído el carril de embarque — podrían darse por terminados los trabajos de montaje del nuevo taller, según manifestaba Ascacíbar, con evidente satisfacción, en 10 de junio.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La primera Junta General reglamentaria.

Con tales perspectivas, reuníase el 20 de junio la primera Junta General reglamentaria de accionistas en el local de la calle de San Pablo, núm. 28, donde radicaba la Dirección de la Sociedad. A pesar de los gastos realizados, de la crisis industrial reinante — con el alza subsiguiente en los precios de los artículos de primera necesidad —, del malestar general y de la apatía que muchos menestrales, artesanos y campesinos sentían por la industrialización ante los sinsabores que se experimentaban, se vislumbraba una seguridad en los trabajos de "La Maquinista" que parecía garantizar el capital. El balance era favorable. El *Diario de Barcelona* auguraba a "La Maquinista", al dar cuenta de esta Junta, "el porvenir más venturoso".

Eran precisos esfuerzos de esta categoría para que el aumento de la Marina y las facilidades de las comunicaciones, que tanto ansiaba el espíritu progresista, fuesen un hecho nacional.

Las chalanas del Ebro y el vapor "Montjuich".

Después de diversos tratos con "La Maquinista", la "Compañía de Canalización del Ebro" encargó los remolcadores que necesitaba a un constructor francés quien se ofreció a construirlos con las ruedas en la popa, tal como deseaba la Empresa. Era esta idea — según el parecer de Charles Mace, ingeniero jefe del taller de la Barceloneta — de éxito difícil. "La Maquinista" aceptó, no obstante, el encargo de tres chalanas o barcazas, destinadas a la navegación del Ebro. Se ultimaron los tratos en julio de 1857. En caso de que diesen resultados tan excelentes como se esperaba, la Compañía prometió encargar otras más adelante.

Por entonces estaba concluyendo "La Maquinista" un buque de vapor, de 68 pies de quilla, cuya máquina iba a tener la fuerza de 40 caballos. Era el primero con casco de hierro construído en los talleres de la Barceloneta. Fué botado al agua, el 18 de julio, en la playa de la Marbella, contigua a los talleres. Se le impuso, en una emotiva ceremonia, el nombre de "Montjuich". Se le destinó al servicio del puerto, que prestó hasta el 28 de septiembre de 1862 en que la explosión de las calderas provocó su hundimiento.

Máquinas locomóviles.

Bajo la dirección del ingeniero Antonio Serrallach, los talleres del "Nuevo Vulcano" construían, en julio de 1857, dos máquinas de vapor locomóviles, para los trabajos de explotación en los criaderos de turba de la Sociedad "La Ascensión", de Amposta. El día 20 se realizaron diversas pruebas para experimentar su fuerza y se comprobó el perfecto ajuste de las piezas y el suave movimiento de la marcha. La industria barcelonesa estaba extendiendo su mercado.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Visita de inspección.

Gestionaba "La Maquinista" la inspección de sus talleres a fin de obtener encargos oficiales. Acudió a practicarla, en septiembre de 1857, una Comisión integrada por el ingeniero del Arsenal de Cartagena, el capitán del puerto y los comandantes y maquinistas de los vapores de guerra surtos en el mismo. Tan favorables fueron sus informes, que pasaron al ministro de Marina, Francisco Lersundi. Éste dió cuenta a la Reina e Isabel II decidió que se expresara oficialmente a la Sociedad la satisfacción que le producía el brillante estado de sus talleres.

Quizás este acto quepa considerarlo como uno de los primeros frutos conseguidos por el Centro Industrial que junto a la Corte habían tenido que fundar los industriales catalanes para crear un ambiente favorable a la defensa de sus intereses, y a cuya constitución había contribuído "La Maquinista" con una cuota de cien duros.

La marina mercante barcelonesa.

El impulso que venía dándose a la marina española había conseguido aumentar bastante el número de las embarcaciones pequeñas en los últimos años. No es de extrañar, pues, que, el 30 de septiembre de 1857, los representantes de varias empresas de vapores establecidas en Barcelona — Ribas y Cantallops, Martorell y Bofill, Pablo María Tintoré, Eusebio Golart y Manuel de Arquer — elevaran una súplica a Isabel II solicitando que se impusiera algún módico derecho a las "semillas alimenticias" que se importaban con bandera extranjera ya que la marina española era lo suficiente numerosa para poder transportarlas sin necesidad de recurrir a buques de otras naciones.

El varadero.

Hacía tiempo que se evidenciaba la necesidad de construir un buen varadero en el puerto de Barcelona, capaz para sacar a tierra embarcaciones de 1.000 toneladas. Juan María Bofill y Miguel Martorell, directores de una de las empresas de vapores establecidas en la ciudad, decidieron realizar esta aventura. Encargaron a "La Maquinista" los estudios, planos, cálculos y presupuestos. El 16 de octubre le ofrecieron participar en el negocio, reservándole una cuarta parte del capital. El lugar escogido era designado popularmente por "La Olla".

"La Maquinista" para poder cumplir su cometido necesitaba un varadero propio. Pero ante las dificultades que esto entrañaba en aquellos momentos, decidió, el 21 del mismo mes, que su ingeniero Mr. Mace se encargara de realizar el proyecto. Disponíase a participar en el negocio interesando 25.000 duros de los 100.000 que debían constituir el capital de la Compañía explotadora del varadero. Bofill y Martorell

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

se reservaban la administración de esta Compañía y un trozo de terreno — el más cercano al muelle nuevo — para almacenes de carbón u otras mercancías. Cedían a "La Maquinista" una parcela destinada a taller de reparaciones náuticas.

Los Duques de Montpensier en Barcelona.

Los Duques de Montpensier rendían viaje en Barcelona, a fines de octubre. Deseosos de admirar los mejores establecimientos industriales de la ciudad, anunciaron su visita a varias fundiciones y talleres. El día 30 acudieron a la Barceloneta para recorrer las instalaciones de "La Maquinista". Les recibieron Valentín Esparó, que ostentaba la presidencia de la Sociedad, sus tres directores Ascacíbar, Ardévol y Tous, el vicepresidente de la Junta de Fábricas, Francisco Solernou y varios comisionados de la misma corporación.

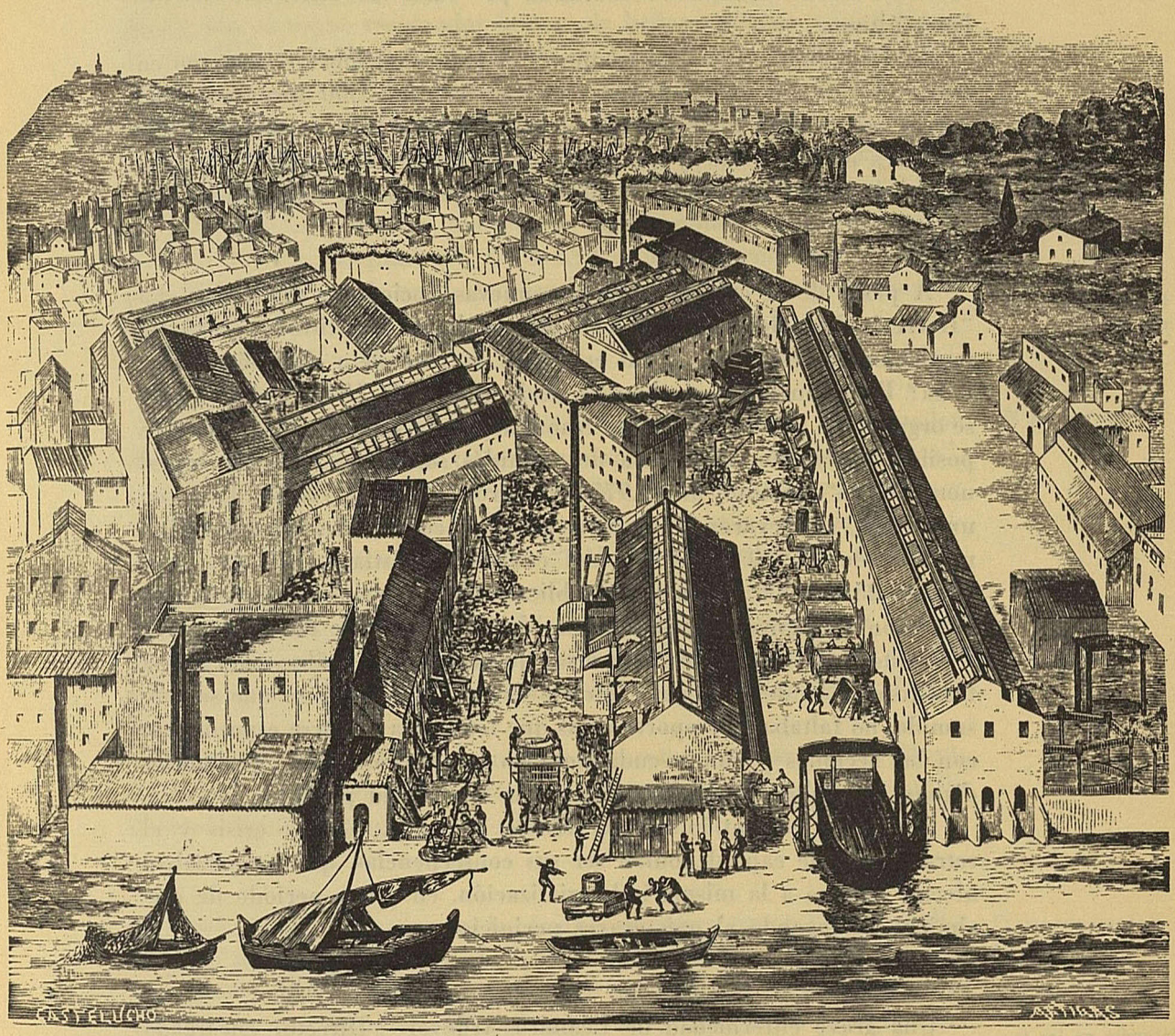
En su honor se pusieron en movimiento todas las máquinas-útiles. Los Duques efectuaron la visita con minuciosidad, explicándoles los directivos el funcionamiento de las diversas máquinas. Iniciaron el recorrido por el taller de ajustaje donde se construían máquinas de vapor diversas y se montaba una locomotora con piezas importadas. De allí pasaron al de tornos y de éste al de "ferrería" en el que vieron trabajar el martinete. Plúgoles mucho el taller de calderería y en particular la máquina remachadora, las fraguas y las "cizallas" ante las que se detuvieron un rato, trasladándose luego al taller de carpintería y al despacho de la Dirección donde expresaron su complacencia.

Al día siguiente, realizaron los Duques una excursión a Montserrat en el ferrocarril del Norte. La celda que les albergó había sido amueblada con camas de hierro fundidas por "Font, Alexander y Cía." y montadas en los talleres barceloneses de Felipe Muller. Regresaba la comitiva, al anochecer, cuando una comisión acudió a esperarla, frente a la fundición de "Font, Alexander y Cía.", para invitarla a presenciar otra de sus brillantes demostraciones. Esta vez la corriente de hierro ardiendo iluminó el espacio y trazó con caracteres de fuego el anagrama de SS. AA. De esta forma la industria catalana obsequió a los huéspedes ilustres de la ciudad.

Adquisición de los terrenos y censos de Espalter.

Uno de los acuerdos de la primera Junta General de "La Maquinista" a que nos hemos referido en las páginas anteriores, señaló la conveniencia de adquirir los terrenos de Espalter. A fin de llevar a cabo la operación sin apremios económicos se dispuso que los accionistas pagarían un dividendo del cinco por ciento sobre el capital nominal de las acciones, es decir, diez duros por acción. Pero se les cobró

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Talleres de "La Maquinista", en la Barceloneta, a los pocos años de su fundación

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

sólo tres duros y ocho reales y medio, ya que los seis duros y once reales y medio restantes se abonaron por saldo de beneficios del balance último.

La Dirección gestionó la compra y el 4 de noviembre se convino en cerrar el trato por un precio que no excediera de 42.500 duros, cantidad por la que se llegó a un acuerdo el 18 del mismo mes, en virtud de las gestiones de Juan Güell, quedando definitivamente propietaria la Sociedad de todos los terrenos citados, libres de censos y laudemios.

La situación financiera en 1857.

A pesar de la crisis, se creaban nuevas Sociedades Anónimas. La "Herrería Barcelonesa", por ejemplo, se había constituído el 19 de septiembre de este año. ¿Cuál era, pues, la verdadera situación económica? Para comprenderla bastará decir que desde 1841, fecha en que se organizó la primera Sociedad Anónima, hasta fines de 1854, sólo fué posible la creación dificultosa de veintidós sociedades con un capital nominal, en conjunto, de 27.975.000 duros. Pero, de 1855 a 1857, en un trienio, se elevaron a cuarenta y nueve con el exorbitante capital nominal de 75.940.000 duros, del cual sólo existían realizados poco más de 25.000.000; la fortuna pública se hallaba amenazada con una absorción de capital efectivo de más de 50.000.000 de duros.

Junto a las Sociedades necesarias que estaban contribuyendo a una transformación del país para librarle del atraso técnico en que se veía sumido, no faltaban los oportunistas que tendían a lucrarse especulando con las acciones y aun, escudándose en los réditos de las Sociedades dignas, brindaban espejismos vanos a la credulidad pública.

De seguir consintiéndose tal estado de cosas, sólo la crisis y el retraimiento de capital podían ser sus consecuencias, que amenazaban afectar incluso a la misma industrialización, en pleno período de crecimiento, irrogando al país graves perjuicios.

Incendio en los talleres de Alexander.

Una grave enfermedad de Leandro Ardévol — Director encargado de los talleres de la Barceloneta y de Tallers — hizo que, a partir del 16 de diciembre de 1857, Nicolás Tous y Mirapeix tomara la dirección de ambos talleres. De los tres talleres de la Sociedad el que más trabajaba era ahora el de la Barceloneta. En los inicios de 1858 se construía ya en él el segundo vapor con casco de hierro.

1858

Cuando menos se esperaba, se produjo un contratiempo que pudo derivar en grave catástrofe: Un voraz incendio hizo presa en los talleres vecinos de "Alexander Hermanos", la noche del 19 al 20 de marzo.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Por haber cerrado las llaves del gasómetro para evitar explosiones, las calles quedaron a oscuras. Las llamas se elevaban a gran altura iluminando con su rojizo resplandor la casa de baños contigua y los talleres de "La Maquinista". A las tres horas de trabajos se consiguió aislar el fuego, quedando a salvo la máquina de vapor que, instalada en un pequeño edificio aislado, proporcionaba energía a la maquinaria de Alexander, y algunos planos y papeles que, no sin peligro, se consiguió rescatar a las llamas. Los destrozos fueron considerables.

A raíz de este siniestro, aunque no experimentaron daño alguno los talleres de "La Maquinista", la Sociedad decidió construir un gran pozo para disponer de agua abundante, en previsión de eventualidades semejantes.

El vapor "Indio".

El nuevo buque con casco de hierro que, por encargo del armador Negre, se construía en el taller barcelonetense de "La Maquinista", bajo la dirección de Nicolás Tous y de los técnicos extranjeros Mace y Kent, fué botado al agua el 8 de mayo. Al acto asistieron unos 200 invitados y se le impuso el nombre de "Indio". Tenía 150 pies de eslora, ocho y medio de manga y nueve y medio de puntal. En las pruebas, efectuadas el 22 de mayo, marchó a 18 kilómetros por hora, consumiendo unos siete quintales de carbón. En vista de lo cual se decidió recomendar los talleres de "La Maquinista" al Gobierno del moderado Istúriz.

En estos mismo talleres se procedía por entonces a carenar el "Montjuich" y el "Negrito" y se efectuaban preparativos para sentar la quilla de otro vapor de mayores dimensiones.

Primeros contratiempos.

Desde hacía algún tiempo los ánimos parecían tranquilos. Se había iniciado la década pacifista. Viendo "La Maquinista" que el Ayuntamiento se negaba a la construcción del repartidor de aguas prometido en 1853, permitiendo tan sólo al taller de Tallers tomar agua del repartidor de Valldoncella, pensó reducir los trabajos en este taller y concentrarlos, de momento, en el de la calle de San Pablo.

Pero cuando ya se había decidido la centralización en los talleres de *San Agustín*, el propio Ayuntamiento formuló un proyecto de reforma urbana que tendía a abrir una calle en el "huerto de Murlá", perjudicando en gran manera el terreno y edificios de estos talleres. En consecuencia, dicha concentración sólo podía establecerse como solución interina.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Para colmo de contratiempos, en el balance de 1858, se comprobaba haber perdido dinero en los trabajos realizados en el taller de la Barceloneta. No obstante, éste era el único que poseía la amplitud suficiente para albergar la maquinaria de los otros dos. La Dirección y la Junta de Gobierno decidieron, en junio, que, con el fin de evitar nuevos riesgos, se procurasen las mayores economías posibles y se procediese a la venta de parte de los talleres de la calle de San Pablo y de los de Tallers, cerrando incluso, si fuere necesario, estos últimos.

El mayor contingente de encargos se lo llevaba el ramo de marina, que estaba resurgiendo. Precisamente en aquel año el astillero de la Barceloneta, bajo la dirección de José Fonts, botaba al agua el bergantín "Atrevido", reemprendiendo los trabajos que antaño le acreditaron. Por ello, el taller de la Barceloneta, aun no ofreciendo, de momento, buenas liquidaciones, se convertía en centro de las esperanzas de "La Maquinista".

Fernando de Lesseps y el Canal de Suez.

Barcelona se interesaba por los problemas de la técnica y vivía con Fernando de Lesseps las preocupaciones que planteaba la construcción del Canal de Suez. En honor de Lesseps ofrecía la Junta de Comercio, en octubre de 1858, una brillante recepción a la que concurrieron numerosos industriales. El esfuerzo que se estaba realizando en Cataluña para crear una industria que se pudiese comparar sin desdoro con las extranjeras, hallaba eco en los países europeos que admiraban la potencialidad económica e industrial de los catalanes. Los técnicos extranjeros gustaban de acudir a Barcelona. También las grandes empresas que surgían en otras regiones españolas se veían precisadas a hacerlo.

El ferrocarril de Barcelona a Sarriá.

La Sociedad del "Ferrocarril de Barcelona a Gracia, San Gervasio y Sarriá" consiguió, en octubre, suscribir las acciones imprescindibles para constituirse. Entre sus comisionados, junto a los Figueras, Compte, Vidal, Maresch, Canet y Toda, figuraba Ramón Bonaplata Nadal.

Las más halagüeñas esperanzas en el tránsito mercantil de los pueblos con la ciudad auguraban un beneficio de más del ocho por ciento. Calculado — se decía — sin tener en cuenta ni el aumento de viajeros que iba a representar la comodidad de la línea, ni las mercancías, ni el incremento que deberían experimentar las poblaciones, ni los trenes extraordinarios en días de fiesta. Una vez más la ilusión volvió a animar a la burguesía barcelonesa.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Estatutos y reglamento fueron aprobados. La imaginación fantástica de la burguesía creía ver a Barcelona "a una altura en que se encuentran únicamente las primeras capitales de Europa". Isabel II aprobó, por real orden de 9 de diciembre de 1858, la transferencia de la línea a favor de la nueva Sociedad en formación, que se dispuso, a fines de año, a dar comienzo a las obras.

La actividad ferroviaria se estaba generalizando ya en toda España. Pero no dejaban de producirse de cuando en cuando algunos actos de hostilidad contra el ferrocarril, dimanados de la mentalidad rutinaria y de los intereses creados. No obstante, para que no falte la anécdota típica, recordaremos que, en septiembre de este año, un tren de la línea de Sevilla se vió embestido por un toro bravo de la ganadería del Marqués de Saltillo, que se lanzó furioso contra la locomotora quedando el cornúpeto destrozado. No se crea, sin embargo, que fuese este el único caso de hostilidad manifiesta, pues tampoco faltaban las pedradas o quienes se entretenían "por puro capricho" en levantar railes y traviesas.

Se estaban arreglando también las viejas carreteras y se construían otras. A fines de 1858 se trabajaba en la que desde Monistrol debía llegar a Montserrat. Barcelona y Montserrat, centros económico y espiritual de la región catalana, deseaban estrechar su unión, aprovechando el ingenio de la ciencia.

Muere Valentín Esparó.

1859

Con el propósito de dar a conocer cuantos adelantos se verificaban en el mundo y facilitar su implantación en Cataluña, desde el 8 de enero de 1859 se empezó a publicar en Barcelona *El Industrial*, semanario de Industria y Comercio. Por las mismas fechas, Ramón Bonaplata renunció a la tenencia de alcaldía de la ciudad. Quedaba aceptada su dimisión y desligado, en consecuencia, de los asuntos del Municipio, cuando los periódicos de la ciudad anunciaban, el 10 de febrero, el fallecimiento de Valentín Esparó.

Sus cargos y honores habían convertido a Esparó en una figura popular. Había ocupado cargos en la Junta de Comercio y en otras varias corporaciones. Había sido vicepresidente de la Junta de Fábricas y alcalde de la ciudad. Era individuo de la "Sociedad Barcelonesa de Amigos del País" y caballero de las Reales Órdenes de Carlos III y de la Americana de Isabel la Católica. Ocupaba la presidencia de la Junta de Gobierno de "La Maquinista" y también la de la Junta directiva de la "Sociedad Barcelonesa de Seguros Mutuos contra Incendios".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

En la nota necrológica, *Diario de Barcelona* decía: "transcurrirán siglos y la cifra del nombre de *Esparó* se encontrará aún esculpida en caracteres de hierro, en multitud de talleres, de edificios públicos y de establecimientos industriales, no sólo de Barcelona y de Cataluña, sí que también de varias provincias de España y de Ultramar". Con él perdía "La Maquinista" — que hizo constar en acta su pesar — uno de sus mejores hombres.

Proyectos urbanísticos en la calle de San Pablo.

En el mismo mes de febrero quedaba aprobado por el Ayuntamiento el proyecto para la apertura de dos calles principales desde la de San Pablo a la del Hospital con sus secundarias de comunicación. En cuanto dieran comienzo las obras, el traslado de la fundición y maquinaria de los talleres de *San Agustín* a la Barceloneta sería inevitable. Los talleres de la Barceloneta iban a centralizar la labor futura de "La Maquinista", en tanto que en parte de los terrenos donde hasta entonces estuvo el taller de *San Agustín*, se edificarán después los teatros "Odeón" y "Romea".

La necesidad de imprimir una ordenación distinta a los talleres se planteó en la Junta General de accionistas de 22 de junio. El de la calle de San Pablo quedaba inutilizado por las reformas urbanas en proyecto. El de Tallers era insuficiente y desplazado. La centralización de trabajos en la Barceloneta se imponía como única solución viable. Varios problemas impedían, no obstante, su pronta realización.

De momento se pensó en arrendar el taller de la calle de Tallers y en concluir diversas obras de ampliación en la Barceloneta, derribando los edificios existentes en los terrenos adquiridos a Espalter y construyendo nuevos locales para albergar la maquinaria de Tallers y de *San Agustín*. Los resultados del balance, escasamente favorables, aconsejaban también tales modificaciones en el funcionamiento coordinado de los talleres para evitar gastos inútiles.

Vapores para el apostadero de Filipinas.

En el ínterin, en abril del propio año de 1859, Leandro Ardévol había renunciado definitivamente al cargo de Director, debido a su precario estado de salud. Por las mismas fechas, el Gobierno de la Unión Liberal que presidía O'Donnell proyectó la construcción de vapores para el apostadero de Filipinas. "La Maquinista" envió a Madrid a Jaime de Castro, ingeniero de sus talleres, con objeto de gestionar el asunto cerca del Ministro de Marina. Si bien pareció favorable a conceder una oportunidad a "La Maquinista" para demostrar a satisfac-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ción sus posibilidades, manifestó que, de momento, le encargaría la máquina a vapor para un buque de madera que se construía en Mahón y dos lanchas cañoneras a vapor. Ello no obstante, se tardó bastante en conseguir este encargo.

La Asociación Librecambista y su batalla.

Paralelamente se había creado en Madrid, el 25 de abril de 1859, la "Sociedad Reformista", asociación librecambista que propugnaba la reforma arancelaria en sentido liberal, es decir, librecambista y — curiosa paradoja — con mayoría de elementos catalanes, incluso su propio presidente Luis M.ª Pastor. Los fabricantes deseaban mantener el régimen proteccionista. No podía tardar en producirse el choque por el punto clave: los aranceles.

En el discurso inaugural de la nueva Asociación se había dicho: "No es sólo el error y la preocupación lo que sostiene los abusos y los monopolios, sino el interés particular de *aquellos pocos* que medran y se enriquecen a su sombra a costa de la generalidad..." *Aquellos pocos*, que no eran otros que los industriales, se dieron por aludidos y no tardaron en contestar, el 25 de mayo de 1859. Hasta entonces se había tratado al "enemigo" con diplomacia y elegancia. A partir de este momento se va a "devolver insulto por insulto".

El librecambismo aparece como una teoría "que se rebuja bajo el manto hipócrita de una fingida ciencia". Los industriales acusan a la Asociación de hallarse constituída por "todos los hombres de influencia, de gobierno, de administración, de ciencia, de letras que han debido emigrar de sus respectivas localidades para conquistar consideración y posición social..." Se tiende a zaherir a las personas.

Los librecambistas hablan de los "feudalismos industriales" que deben ser "combatidos sin tregua". La defensa del prohibicionismo corre a cargo, en buena parte, de E. Reynals y Rabasa, desde las páginas de *Diario de Barcelona.*

La máquina locomóvil de Bray.

La "Sociedad Catalana General de Crédito", presidida por Antonio Brusi Ferrer, había obtenido permiso de introducción en España de unas máquinas de vapor, sistema Bray, que podían circular por las calles y carreteras ya que sus ruedas eran especiales y no requerían el tendido costoso de las líneas ferroviarias. Se decidió probar el nuevo sistema en la explanación del tramo de Granollers a Cardedeu y aunque en el primer ensayo — efectuado en marzo — la máquina saltó por un terraplén y tuvo que regresar a campo traviesa, no sufrió desperfectos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Prosiguieron los ensayos hasta llegar a realizar, el 13 de mayo, una prueba oficial, presidida por Ignacio Lasera, Gobernador civil de la provincia.

Tratábase con ello de buscar soluciones más económicas que el ferrocarril al problema de los transportes y comunicaciones.

Construcción de material ferroviario en el país.

"Girona Hermanos, Clavé y Cía.", constructores de la línea de Tarrasa a Manresa, inaugurada el 3 de julio de 1859, procedieron a la confección y montaje de los coches en sus talleres de Tarrasa. Era ya frecuente que las empresas ferroviarias construyesen los vagones. Por entonces, en Tarragona se construían los del ferrocarril de Valls. La línea del Este o de Mataró, construía incluso sus locomotoras. Precisamente a principios de agosto, concluía la tercera, bautizada con el nombre de "Besós" y realizada, como las anteriores, bajo la dirección de White. La mayor parte del material era, sin embargo, de importación. Poco después, la misma Compañía del Este recibió de Inglaterra varias locomotoras y mesas giratorias. Para la prolongación de la línea de Granollers a Gerona llegaba un buque ruso con cargamento de railes.

Monturiol y su "Ictíneo".

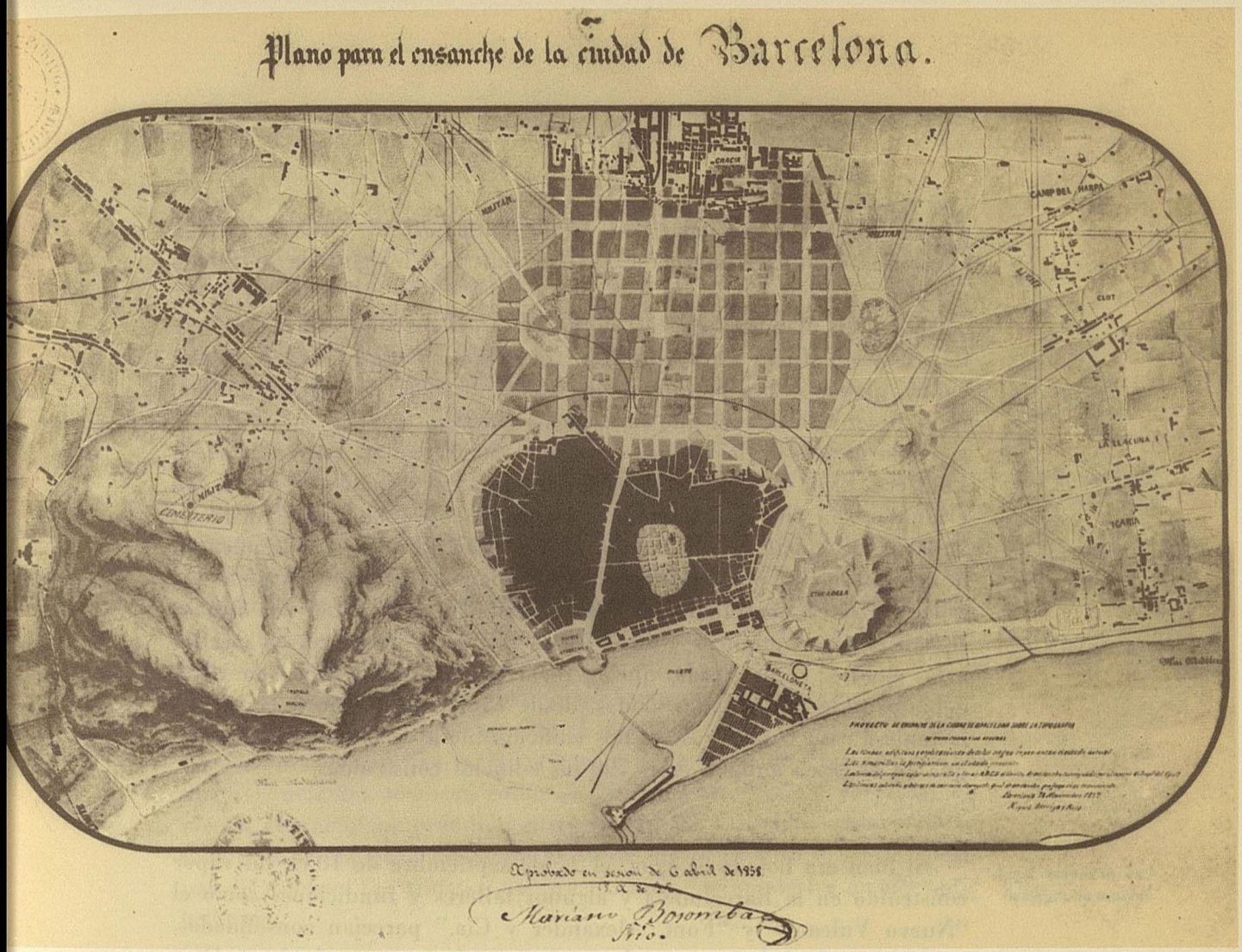
Una experiencia naval, verificada el 23 de septiembre en el puerto de Barcelona, centró la atención de la ciudad en torno de Narciso Monturiol, inventor de un buque submarino, construído bajo su dirección: el "Ictíneo". El propio Monturiol y otras cuatro personas se encerraron en el artefacto efectuando evoluciones a diferentes profundidades por espacio de dos horas y media. El éxito de la prueba suscitó, tres días después, el proyecto de formar una Sociedad para explotar la navegación submarina. Se propuso construir cuatro submarinos para dedicarlos a operaciones de salvamento, pesca, transporte y guerra.

En un momento en que todas las miradas se dirigían al mar, en que se abogaba por el ensanche del puerto y se analizaban, incluso, las ventajas que representaría poder construir, en el mismo, buques de vapor "de altos portes y en el número y baratura que se necesita", "La Maquinista", con clara visión del porvenir, orientaba su rumbo hacia él, poniendo proa a la Barceloneta.

Los proyectos de reforma y ensanche de Barcelona.

Aunque en 1841 se empezó a destruir la Ciudadela y dos años después se abrieron algunos boquetes en las murallas barcelonesas, los desperfectos tuvieron que ser reparados. Pasaron los años en forcejeos hasta que en 1854 comprendió el Gobierno que Barcelona no

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El primer proyecto de ensanche barcelonés se limitó a unir la ciudad con el barrio de Gracia, tal como plasma gráficamente este plano de 1858

podía seguir siendo una plaza fuerte como preconizaba el elemento militar y accedió a la demolición de los muros. El arquitecto José Oriol Mestres comenzó esa larga tarea antes de que concluyese aquel mismo año.

Libre de la muralla, Barcelona podría extenderse por el Llano y proyectar el Ensanche. Éste comenzó siendo un tímido intento de enlazar el casco antiguo de la ciudad con el barrio de Gracia, a ambos lados del Paseo de Gracia existente ya desde 1827. Pero en seguida fué mucho más ambicioso aquel intento puesto que se trató de proyectar la extensión futura de la ciudad por todo el Llano, desde el Llobregat hasta el Besós.

El Ayuntamiento de Barcelona convocó un certamen de proyectos para la reforma y ensanche de la ciudad. Se presentaron varios planos

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

y proyectos y, de real orden, el 17 de septiembre de 1859, se ordenó exhibirlos en una Exposición pública que fué inaugurada el 29 de octubre.

Entre los planos expuestos sobresalía el del ingeniero Ildefonso Cerdá, realizado fuera de concurso y tras varios años de estudio. Otros cuatro planos se basaban en el sistema cuadricular: los dos de Molina, el de Soler Gloria y el que se asignó a Garriga.

A la mezcla de los sistemas radial y cuadrangular, respondía el de Fontseré. El de Rovira mezclaba los sistemas cuadrangular y radial con el anular con lados poligonales y pretendía rodear a la ciudad de un valladar de cincuenta metros de ancho, franqueable por 62 puentes, que limitaría las posibilidades de expansión de la urbe. El plano de Soler y Mestres combinaba los sistemas radial y anular. Los dos últimos se consideraron utópicos y otros varios más eran inferiores en méritos a los citados. El de Cerdá, que mereció la aprobación oficial en 1860, debía prevalecer. De todos modos, desde 1850 a 1860 sólo se construyó la famosa casa Gibert y otros dos edificios fuera de la ciudad, en tanto que en el casco antiguo eran 790 los edificios construídos.

Las primeras liquidaciones forzosas.

Si bien era botado al agua, el 21 de septiembre de 1859, un vapor construído en la Barceloneta y algunos talleres y fundiciones como el "Nuevo Vulcano" y "Font, Alexander y Cía." parecían consolidados, esta última Sociedad convocaba con urgencia a sus accionistas. Otro tanto hacían la "Sociedad Metalúrgica Catalana" y la "Sociedad Comanditaria de Castanys y Cía.".

¿Para qué? Soplaban malos vientos y era preciso recurrir al cobro de los dividendos que adeudaban los accionistas. El desfallecimiento era general, aunque se intentara ocultarlo, ante la imposibilidad de pagar los réditos prometidos a las acciones por ser inferiores los beneficios de los balances a las perspectivas soñadas.

La "Sociedad Comanditaria de Castanys y Cía." lograba capear la situación canjeando sus títulos. La "Herrería Barcelonesa" se hallaba en liquidación a fines de noviembre y aun reclamaba el pago de dividendos pasivos devengados, a los accionistas que no lo habían efectuado. Liquidaba también, mediado diciembre, la "Fundición Barcelonesa de Bronces y otros Metales". Así desaparecían, al finalizar el 1859, dos establecimientos barceloneses del ramo de metalurgia, mientras los restantes hacían equilibrios para no correr la misma suerte.

Como si ello fuera poco, la "Junta de Fábricas" acabó por desaparecer a raíz de un decreto, de 14 de diciembre de 1859, por el que el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Gobierno de la Unión liberal dispuso la refundición de las "Juntas Provinciales de Agricultura" y la constitución de las inútiles "Juntas Provinciales de Agricultura, Industria y Comercio". Quedaba para esperanza de los industriales el "Instituto Industrial" y éste se aprestó a la resistencia contra el librecambismo, ayudado por *La Época, Diario Español* y *La Correspondencia Autógrafa.*

Los trabajos ferroviarios y la actividad portuaria.

1860

Al principiar el 1860 se notaba en Barcelona mayor actividad en el movimiento portuario. Se debía en buena parte al continuo desembarque de locomotoras, coches, vagones y material de ferrocarriles. Se trabajaba en la realización de varios tramos de vías férreas que llegaban a su fin. Tales como las secciones hasta el Tordera y hasta Hostalrich en las líneas de Mataró y de Granollers, o como la de Reus a Alcover, en la línea de Montblanch a Reus.

La pujanza de la Compañía de los ferrocarriles de Barcelona a Zaragoza empezaba a ser reconocida. A partir del 22 de febrero de 1860 sus acciones se admitían en la cotización de la Bolsa de París. Ensayaba nuevos adelantos técnicos como el "freno Castellón" y concluía, en marzo, el tramo comprendido entre Barcelona y Lérida, aunque no se verificara la inauguración hasta el 30 de mayo. Incluso desde las páginas del *Journal des travaux publics*, A. Seiler le auguraba un porvenir brillante.

Preparativos para la supresión de los talleres de San Agustín y de Tallers.

Se acreditaban las máquinas salidas de "La Maquinista" y su mercado se iba ampliando. En el transcurso de 1860, instaló máquinas en las provincias de Madrid y de Córdoba. Emprendió, además, la construcción de otras de mayor potencia, como la de 80 caballos encargada por "Busquets y Sala", de Mataró.

Pero el Ayuntamiento barcelonés, continuando sus proyectos de reforma urbana, concedió el 4 de abril a "La Maquinista" un plazo de dos años para el desocupo de los talleres de la calle de San Pablo. Esto vino a precipitar la centralización en la Barceloneta, acordada en la Junta General extraordinaria de 8 de mayo. La Barceloneta requería trabajos de acondicionamiento para que quedase debidamente reinstalada la maquinaria procedente de Tallers y de San Pablo y a tal fin se destinaron 50.000 duros.

El traslado implicaba el sacrificio de los pocos réditos que arrojaba el balance. Pero los accionistas lo ratificaron el 4 de junio, designando una comisión especial para llevarlo a cabo.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Anticipos a los ferrocarriles.

Desde junio de 1860 — en virtud del proyecto de reforma y ensanche de Barcelona aprobado por real orden de 7 de junio de 1859 — las construcciones que se efectuaran en la ciudad y pueblos de los alrededores debían ajustarse al proyecto de ferrocarril de circunvalación de Barcelona. Y con el fin de que se incrementaran las obras de las líneas en construcción, para evitar el paro, en 15 de junio de 1860 se dictaba un real decreto por el que, a propuesta de Pedro Salaverría, ministro de Hacienda, se les concedía el anticipo de parte de las subvenciones otorgadas. Dicha disposición afectaba mucho más a las Compañías del resto de España que a las catalanas. La relativa paralización que para estas últimas suponía el hecho de que sus obreros se desplazaran a las labores agrícolas en esta época del año, no lograba impedir que se terminara el ferrocarril de Granollers a Gerona.

Promesa cumplida.

En el mismo mes de junio de 1860, el Gobierno de O'Donnell encargó a "La Maquinista", cumpliendo las promesas hechas el año anterior por el ministro de Marina, una máquina de vapor a hélice, de 130 caballos, por el precio de 42.250 duros. Los talleres del "Nuevo Vulcano" lograron el encargo de otra máquina gemela. Y los trabajos de ambas se iniciaron antes de que finalizara el mes.

Soluciones económicas en proyecto.

Las circunstancias y la centralización de los trabajos en un solo taller, parecían aconsejar a "La Maquinista" la reducción del capital social. Para ello, reunió el 18 de agosto Junta extraordinaria.

De obtenerse los cinco millones de reales que se esperaba por la venta de los terrenos de Tallers y de San Pablo, unidos al millón que faltaba desembolsar para el complemento del capital social, se lograría un excedente de 6.000.000 de reales. Se pensaba poder disminuir en dicho valor el capital social de veinte millones, en beneficio del flotante. Téngase en cuenta que tan sólo las obras de los talleres de la Barceloneta importaban un millón de reales.

No obstante, la venta de los terrenos de Tallers se vió dificultada por haber sido cedidos en 1832 por la Hacienda Militar a Bonaplata en condiciones especiales que la falta de documentación impedía precisar. En agosto de 1860 se halló en Madrid el documento de cesión de dichos terrenos, fechado el 10 de enero de 1834. Por él se pudo comprobar que le habían sido otorgados en propiedad, mediante la obligación de pagar un censo a los padres Dominicos, ya que dichos terrenos habían pertenecido al antiguo Hospital. Redimido este censo por Es-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

paró, sucesor de Bonaplata, como sabemos, resultaba que "La Maquinista" en 1860 era dueña absoluta de los terrenos y podía venderlos a su gusto si hallaba comprador.

El "Ictíneo" y la "lámpara acuática" de Masdeu.

Junto a Monturiol, que seguía perfeccionando su sistema, surgieron otros inventores como Manuel Masdeu de Borjas, creador de la "lámpara acuática". Consistía en un cilindro de dos metros de diámetro, dividido en tres pisos comunicables y capaces de albergar a varias personas en pie. Un sistema de válvulas le permitía elevarse y descender; contaba con cristales para la visibilidad y con un foco, pues se le destinaba a recuperar objetos del fondo del mar. En las pruebas oficiales, celebradas el 9 de septiembre, fué el propio privilegio del invento el objeto arrojado al mar y Masdeu descendió con su artefacto a buscarlo. Ascendió al cabo de una hora y entregó el privilegio al Gobernador civil, que presenciaba las pruebas.

Tanto interés despertó que, el 29 de septiembre, hubo de repetir la exhibición, en presencia del Duque de Tetuán, a la par que el "Ictíneo" realizaba otra de sus demostraciones. Ambas fueron admiradas por los generales San Miguel, Dulce, Concha y Cotoner quienes prometieron que se dispensaría la debida protección a los dos inventores. Las realidades, no obstante, seguirían harto distantes de las promesas.

La Exposición Industrial y Artística de 1860.

Desde mediados de año, Barcelona pensó celebrar una Exposición de Industrias y Artes. Cuidó de su organización la "Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio", ya que su finalidad era demostrar a los monarcas y al gobierno de la Unión liberal los progresos alcanzados. Quedó instalada en terrenos del Paseo de San Juan. La participación de "La Maquinista" resultó considerable. Nicolás Tous y Mirapeix fué designado tesorero de la Comisión encargada de organizarla. El 3 de octubre fué inaugurada por Isabel II, que había llegado el 21 de septiembre, cuando la familia real rindió viaje a Barcelona. La perentoriedad del tiempo con que se hicieron los preparativos no permitió siquiera formar un catálogo completo, que lo publicó después Francisco Orellana.

Reunía la Exposición los productos de 490 fábricas y talleres sitos en Barcelona, Gerona, Mataró, Manresa, Villanueva, Tarrasa y otras ciudades catalanas. El pequeño *Palacio Industrial*, levantado en la explanada que mediaba entre el citado Paseo de San Juan y la Ciudadela, fué construído en un mes y se hallaba dividido en tres extensas gale-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

rías en las que se exponían los productos de la industria de maquinaria y otras industrias regionales.

Un distintivo caracterizaba a la maquinaria nacional: la solidez. De modo que, si bien varios de sus productos eran calcados de otros países, los modelos españoles eran más sólidos, en ocasiones, que los de aquéllos.

No se había construído todavía máquinas de vapor de fuerza tan elevada como algunas inglesas, pero existía "capacidad sobrada" para hacerlas. No obstante, se hallaba muy arraigada en la mente popular la creencia en la incapacidad española para la construcción de máquinas. En el propio Parlamento se había dicho que "es necesario acudir al extranjero... porque en España no se pueden hacer máquinas". Y se hacía tal afirmación cuando se estaban construyendo a diario y cada vez mejores. ¡Cuando sólo en Barcelona existían 66 talleres de máquinas, con más de 2.000 operarios!

La industria de construcción de máquinas.

En Cataluña, el número de talleres que se dedicaban a la construcción de máquinas se calculaba en unos setenta. De éstos sólo veintiséis se hallaban representados en la Exposición de 1860. Y aun figuraban en ella desde los pequeños maquinistas y cerrajeros aventajados, a quienes Orellana calificaba de "guerrilleros de la maquinaria" — así: Salvador Saurí, Ramón Jufré, G. Richards y Pedro Matamala — hasta los grandes talleres o "cuerpos de ejército" de ese despliegue de fuerzas casi improvisado.

La participación más destacada corría a cargo de los Alier, Colomer, Raurich, Monlau, Amorós, Doménech y Viñals, Solá y Prats, Debergue, Sujol, Comas, Valls, Planas, Junoy y Barnola. Y, de manera especial, los tres colosos: "Sociedad de Navegación e Industria", "Alexander Hermanos" y "La Maquinista".

Esta última exponía un molino harinero, una máquina de aprestar urdimbres, un bobinador o urdidor, dos telares mecánicos, un *regulador a péndulo* de nueva invención, una máquina de amasar harina, una máquina de vapor de 30 caballos, otra de 10 y otras de menor fuerza, amén de varias prensas hidráulicas.

Barcelona, rotas sus murallas, se lanza al Llano.

Al día siguiente de inaugurada la Exposición — 4 de octubre de 1860 — Isabel II inauguraba el Ensanche en el solar de la casa Gibert, en lo que andando el tiempo será plaza de Cataluña. Sin embargo, la edificación y urbanización de la ciudad nueva fué lenta, porque tras-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ladar el domicilio allí equivalía a irse a vivir en despoblado. Aunque sea adelantando sucesos diremos que en 1861 se concluyó la mencionada casa Gibert; pero, de momento, pocas más entre campos, huertas y vías férreas, que tal era el panorama del Llano.

El eje del Paseo de Gracia dividió el naciente Ensanche en dos sectores. El de la derecha gozó de las preferencias de la gente y varios "indianos" invirtieron capitales en él, construyendo palacetes o chalets para pasar el verano. Así de 1865 a 1866 se construyeron los cuatro chalets del banquero Salamanca, entre las calles de Córcega y Buenavista. Hacia 1870 la edificación se precipitó entre el Paseo de Gracia y el de San Juan y, desde 1876, se dedica al Ensanche un presupuesto especial. No obstante la urbanización siguió de lejos el ritmo constructor. Así todavía en 1888 — si bien entonces ya se vivía en el Ensanche — la ciudad tenía el aspecto de una población nueva. Sólo a partir de este momento se acelerará la construcción en la izquierda del Ensanche. Todo esto sin embargo pertenece a una época posterior a la que se refiere en este capítulo y debemos revertir al punto en que dejamos nuestro relato.

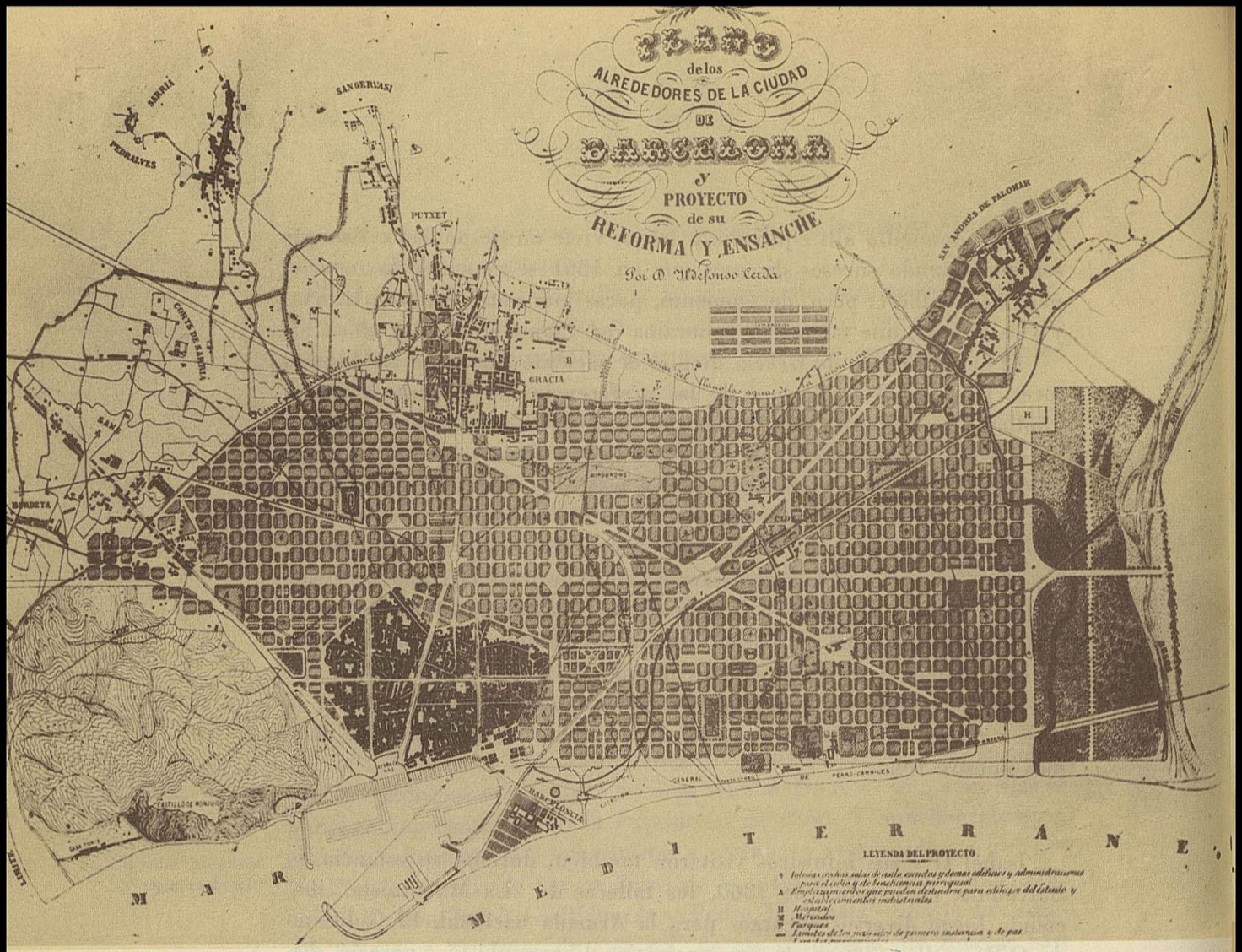
Visita de Isabel II a "La Maquinista".

Isabel II y sus ministros visitaron también, durante su estancia en Barcelona, en octubre de 1860, los talleres de "La Maquinista", haciendo luego diversos encargos para la Armada nacional. El Gobierno de O'Donnell, a pesar de sus prejuicios librecambistas, pareció dispuesto a prestar ayuda a la industria nacional a la vista del estado de las fábricas y talleres.

Los tres talleres de "La Maquinista" ocupaban entonces, en total, unos 462.463 palmos cuadrados de terreno. Su coste se calculaba en 4.334.000 reales. Para mover su maquinaria se utilizaban cinco máquinas de vapor, tres de las cuales habían sido construídas en los propios talleres. Tenía cinco hornos o cubilotes de fundición — con capacidad para fundir 400 quintales de hierro al día — y cuarenta y seis fraguas con sus accesorios. Entre sus máquinas-útiles se contaban: 75 tornos, 19 cepilladoras, 41 horadadoras y mandrinadoras, 5 cortadoras y punzones, 2 martinetes y 200 tornillos para limadores.

Para el montaje de las máquinas se disponía de una gran grúa fija que podía levantar incluso las calderas de vapor marítimas, y cinco grúas correderas, siete grúas giratorias en los patios, ocho para las fundiciones y otras siete fijas. Aunque la capacidad de los talleres permitía que trabajaran en ellos 1.000 obreros, tan sólo 525 se ocupaban, por entonces, sumando sus salarios 2.262.000 reales al año.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El plano de Ildefonso Cerdá creó la moderna Barcelona cuadriculada, que se irá extendiendo por el Llano

En la compra de primeras materias en el extranjero, "La Maquinista" invertía unos dos millones y medio de reales al año y unos 54.000 duros en las del país. Abonaba en aduanas unos 23.000 duros y pagaba por contribuciones al Estado cerca de 26.000.

Trabajos efectuados en sus talleres.

En el varadero del taller que "La Maquinista" poseía en la Barceloneta se botaba al agua, el 14 de octubre de 1860, el buque de vapor "Amparo" después de haber reparado gran parte de su casco y maquinaria.

Todavía no había transcurrido un mes de este acontecimiento, cuando se realizaban en Mataró las pruebas de la máquina de 80 caballos que acababa de construir "La Maquinista" para la fábrica de "Busquets y Sala". Esta máquina de vapor terrestre era — según se dijo entonces —

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

la de mayor potencia en funcionamiento en Cataluña, a partir del 12 de noviembre.

Teniendo en cuenta que buena parte de las máquinas de vapor que funcionaban en las fábricas catalanas habían sido fabricadas en el extranjero, el hecho era aún más extraordinario. Desde abril hasta noviembre se delinearon los planos, se construyeron los moldes, se fundieron unas piezas, se forjaron otras y se montó la máquina en Mataró. Siete meses escasos habían bastado a "La Maquinista" para construir la máquina de mayor potencia de cuantas existían en las fábricas catalanas. En las pruebas, el 12 de noviembre, se forzó hasta 120 caballos y siguió marchando con idéntica regularidad que a ochenta. Las felicitaciones que Nicolás Tous recibió aquel día, no son para descritas.

Quedaba demostrado que Barcelona contaba con elementos suficientes para fabricar máquinas terrestres de gran potencia.

El plan Salaverría.

Durante el quinquenio de 1860 a 1864, la balanza mercantil resultó contraria a los intereses del país. En consecuencia, la crisis continuó. Pedro Salaverría, ministro de Hacienda del Gobierno de la Unión liberal, había trazado un plan de política económica encaminado a librar al país de la crisis en que se veía sumido al finalizar el quinque-

El plano de Antonio Rovira Trías proyectaba el ensanche en forma radial convergiendo en el casco de la ciudad antigua



FUNDACIÓN JUANELO TORRIANO

nio de 1859. Pero el nuevo plan, basado en sus concepciones librecambistas, lejos de contribuir a la conclusión de la crisis, vino a prolongarla y a agravar sus consecuencias.

Conviene tener en cuenta estos hechos porque precisamente es en 1861 cuando se empiezan a manifestar con claridad los primeros efectos del plan Salaverría.

Güell, defensor del proteccionismo arancelario.

La lucha sorda desencadenada por los catalanes librecambistas residentes en la Corte, seguía su curso contra el proteccionismo industrial. "Tengo el convencimiento — decía Pastor — de que si Barcelona no es la ciudad mayor de Europa es debido al sistema proteccionista". Juan Güell y Ferrer, con las estadísticas del "Anuario de la economía política del año 1860" en la mano, rebatíale sus puntos de vista. Desde 1857 en que las cifras de la importación anual habían experimentado un grave descenso a causa de la crisis general europea, hasta 1859, la importación había ido en aumento, sobrepasando los cincuenta millones de reales como antes de aquel descenso. Pero no se alcanzaron todavía las cifras de 1856.

Si a esto añadimos que la población de España era de 15.500.000 habitantes en 1859-1860 y que, durante esta anualidad, los ingresos del Estado habían ascendido a 1.892.344.000 reales, resultaba que cada individuo pagaba al Estado 122 reales. El presupuesto estatal se ofrecía, pues, muy halagüeño para 1861.

Los españoles contribuían al Estado mucho más que los portugueses y otros pueblos vecinos. A pesar de ello, Pastor, Moret, Borra, Sanromá y otros, propugnaban una reforma en sentido más librecambista.

La réplica de Güell y Ferrer — diputado a Cortes por dos veces, en estos años — surtió efecto de momento, ya que la reforma propugnada por los librecambistas no prosperó. No abandonaron éstos, sin embargo, sus ideales. Unos y otros, preciso será decirlo, luchaban con fe ciega en su ideología y con una considerable dosis de "buena fe", sólo empañada por los partidismos políticos. Buenaventura Carlos Aribau acudiría, en 1861, a fortalecer el proteccionismo desde las páginas de su revista *La Verdad Económica.*

1861

Los trabajos de "La Maquinista".

"La Maquinista" anunció el 31 de enero de 1861 la venta de sus terrenos y edificios de la calle de Tallers. Pero nadie se ofreció para adquirirlos, ante el temor de inminentes reformas urbanas que podían perjudicarlos.

Por fortuna el trabajo no faltaba. Colaboraba entonces la Sociedad

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

en el varadero que construían "Bofill y Martorell" y, por encargo del Gobierno de la Unión liberal, fabricaba dos máquinas de vapor para goletas. El Gobierno, en marzo, se manifestó dispuesto a encargar seis goletas a hélice y la Dirección General de Obras Públicas convocó una subasta para construir un varadero en el puerto de Barcelona con presupuesto base de 77.479 duros y seis reales.

"La Maquinista" hizo las gestiones oportunas y éstas dieron resultado puesto que, en mayo, el Gobierno de O'Donnell le encargaba otras dos máquinas para goletas. Con las cuatro se equiparían las goletas "Vencedora", "Ligera", "Favorita" y "África".

Monturiol, entre la desilusión y la esperanza.

Las obras del puerto de Barcelona causaban expectación entre los menestrales y burgueses de la ciudad que acudían a Montjuich, al caer de la tarde, para presenciar sus progresos. Pero Monturiol, descorazonado por falsas promesas, dirigió en 16 de mayo de 1861 un escrito a la prensa que vió la luz pública a principios de junio. En él exponía su desazón ante el incumplimiento de las promesas que se le habían hecho por los miembros del Gobierno liberal, doliéndose de la ignorancia e incredulidad que hallaba a su paso.

Empezaba a sentirse desilusionado y la fatiga hacía presa en él. Precisamente cuando Angelón escribía: "España saluda con efusión a ese vencedor de dificultades, que respira dentro del agua, que permanece horas enteras dentro de ese elemento de muerte, el más difícil de ser evitado, que habla con seguridad absoluta de ese reino no investigado, y que nos anuncia una navegación más fácil, menos peligrosa que la ordinaria". Y le exhortaba a proseguir su labor. "Ten confianza — le decía —, bravo inventor del Ictíneo, tú que la has inspirado a los que por primera vez se hundieron en las aguas del puerto de Barcelona, garantidos contra el mortal elemento por la sola fe que tenían en tu palabra. En abono de tus legítimas aspiraciones tienes al siglo XIX que cree, porque los toca, en los milagros de la ciencia; tienes a tu patria, Cataluña, que ha sancionado tu descubrimiento inaugurando una suscripción nacional para demostrarte sus simpatías..." Y, en efecto, a mediados de junio, se le comunicaba por real orden que se le facilitaría un arsenal del Estado con material y operarios para la construcción de un "Ictíneo" de mayores proporciones.

Encargos en cartera de "La Maquinista".

El balance de aquel año, aun sin ser desfavorable, no parecía muy halagüeño, pero los encargos en cartera permitían abrigar esperanzas de mejores resultados para el ejercicio en curso. Se había recibido,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

entre otros, los de dos calderas de vapor terrestres, tres turbinas o motores hidráulicos, tres máquinas de vapor, cuatro prensas hidráulicas, cuarenta telares mecánicos y otros accesorios para la industria algodonera.

A causa de los pedidos en construcción para la Armada nacional, el ministro de Marina, José Mac Crohon, en julio de 1861, visitó los talleres de la Barceloneta, quedando complacido de los trabajos de las dos calderas del vapor "Pelayo", concluídas a mediados de octubre. En el ínterin, el 14 de septiembre, quedó inaugurado el ferrocarril de Barcelona a Zaragoza por Manresa y Lérida.

El arsenal del Ferrol destinado a la construcción de submarinos.

El Gobierno, a fines de octubre, destinó a la construcción del "Ictíneo" el arsenal del Ferrol. Se proyectaba construir en él un submarino costeado por una suscripción nacional abierta a tal fin y otro, de mayores dimensiones, por cuenta del Estado. La Diputación provincial de Barcelona y el Ayuntamiento se ofrecieron a contribuir en la suscripción citada y la empresa del teatro del Circo Barcelonés le dedicó una función. No se habían terminado todavía, a pesar de todo, las penalidades para Monturiol.

Mediaba ya noviembre cuando, con vistas a embellecer el sector urbano del puerto, se procedía al derribo de los almacenes adosados a las antiguas puertas del Mar.

Dificultades para la centralización de "La Maquinista" en la Barceloneta.

De acuerdo con los objetivos señalados, la Junta de Gobierno de "La Maquinista" trasladó las oficinas de la calle de San Pablo a la Barceloneta, donde, a partir del 7 de noviembre, celebró la propia Junta sus reuniones. Los talleres de la Barceloneta ocupaban ya todo el solar de los baños de la "Casa Soler". Pero no se lograba vender los edificios y terrenos de Tallers.

Las circunstancias exigían una solución inmediata, convocándose a este fin Junta General extraordinaria para el 11 de diciembre. Sin olvidar, no obstante, las llamadas de atención al Gobierno para recordarle la existencia de una industria nacional. Una comisión de diputados a Cortes integrada por Baldasano, Muntadas, Gaset, Mateu, Prats y Soler y Torroja, visitaba, el 23 de noviembre, al ministro de Marina con objeto de solicitar que para las máquinas que necesitaba el Estado destinadas a los buques de guerra, se surtiera de las fábricas españolas y "especialmente del gran taller de La Maquinista".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

TALLERES DE MAQUINARIA Y CONSTRUCTORES BARCELONESES EN 1860

1. Taller de Tallers. M. T. M.
2. Taller de SAN AGUSTÍN, San Pablo. M. T. M.
3. Taller de BARCELONETA, San Fernando. M. T. M.

Otros talleres:

4. JOSÉ COMAS, Ferlandina, 26.
5. BAUDILIO RAURICH, Rambla Estudios.
6. RAMÓN JOU, Hospital, 4.
7. GABRIEL CARDELLACH, San Pablo, 47.
8. SALVADOR MAÑACH, Robador, 41.
9. LUCIANO GUARDIA, San Sadurní, 14.
10. JAIME FERRER, San Rafael, 20.
11. DOMINGO COSTAS, San Pablo, 93.
    GABRIEL MONLAU, San Pablo, 93.
    SALVADOR SAURÍ, San Pablo, 93.
12. LORENZO ALIER, San Pablo, 73.
13. JOAQUÍN BARÓ, Carretas, 16.
14. VALENTÍN MIGUEL, Aurora, 14.
15. PEDRO COLOMER, Amalia, 10.
16. PABLO FORCADAS, Amalia, 9.
17. RAMÓN JUFRE, Lealtad, 6.
18. FRANCISCO AMORÓS, Conde del Asalto, 65.
19. VALLS, HNOS., Amalia, 30.
20. CAYETANO PIE, San Ramón, 5.
21. FELIPE MULLER, Conde del Asalto, 1.
22. D. N. CLAIRET, Montserrat, 16.
23. S. ROSÉS Y MASRIERA, Berenguer el Viejo, 1.



24. AGUSTÍN MAS, Puerta del Ángel, 4.
25. JOSÉ RIUS, Santa Ana, 15.
26. JOAQUÍN PLANAS, Canuda, 3.
27. DOMINGO SOLÁ, Rambla San José, 12.
28. TOMÁS ROSAL, Pasaje Bacardí.
29. P. MATAMALA, Freixuras, 19.
30. JERÓNIMO DARDER, Puerta Nueva.
31. JAIME PLA, Giralt Pellicer, 14.
32. RAMÓN OLIVERAS, Montcada, 22.
33. BOSCH Y BARRAU, almacenistas de "Planas, Junoy, Barne y Cía." (de Gerona), Vigatans, 2.
34. DOMÉNECH Y VINYALS, San Fernando.
35. ALEXANDER HERMANOS, Ginebra.
36. GALOPA Y NADAL, Nacional, 18.
37. ASTILLERO Y VARADERO.
38. "NUEVO VULCANO", Muelle Nuevo.
39. A. BILLETER, Ángel, 41 (Gracia).

Datos de 1872

40. "MERLY, SERRA Y SIVILLA", Mendizábal, 8. Agencia general para la importación de máquinas extranjeras.
41. "ALIER", Cristina, 7 y 8.
42. "AURORA DE ESCUDER", San Fernando, 54 (Barceloneta).
43. "SOUJOL, JANOIR Y CÍA.", Huertas de San Beltrán, frente a la cárcel.

(Del 1 al 39 participaron en la Exposición de 1860. Los cuatro últimos en las de 1872.)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

El ministro dió una respuesta tranquilizadora aunque poco concreta. Se limitó a contestar que se hallaba dispuesto a favorecer a la industria nacional, siempre que circunstancias apremiantes no hicieran indispensable recurrir a la extranjera.

Venta de los solares de San Agustín y de Tallers.

La Junta de Gobierno de "La Maquinista", en una reunión preparatoria celebrada el 6 de diciembre, acordó derribar los edificios del taller de la calle de San Pablo y vender los terrenos por parcelas. La Junta extraordinaria que tuvo lugar el día 11 ratificó el acuerdo y decidió además que se disminuyera el capital social. Se subastó el derribo y fué adjudicado, el 23 del mismo mes, a José Heras por el precio de 40.040 reales.

No tardó en comenzar la demolición de aquellos talleres famosos, en tanto que los de Tallers corrían igual suerte y quedaban divididos en parcelas donde podrían edificarse veinticuatro casas, dando seis de éstas a la calle de Tallers, otras seis al lado de la muralla y seis más a cada uno de los lados de la nueva calle transversal proyectada que debía atravesarlos.

Así desaparecían en 1861 dos de los tres talleres que dieron origen a "La Maquinista", centrando el tercero todos sus trabajos.

Privilegios industriales.

Entre los múltiples privilegios industriales concedidos en el transcurso de 1861 a los *maquinistas* españoles — en su mayor parte de inventos extranjeros — cabe citar el concedido a "La Maquinista" de una máquina de amasar harinas para la elaboración del pan — cuyo modelo ya vimos en la Exposición del año anterior — y los de dos máquinas cuyas patentes se adquirieron al señor Leyherr, de Laval (Francia). Una de éstas para hilar y torcer y otra para batir y cardar simultáneamente el algodón. El primero en experimentar esta última fué Nicolás Tous y Soler, quien la montó en su fábrica.

La marina de guerra española en 1861.

La Armada española constaba, al finalizar el 1861, de los tres navíos: "Reina doña Isabel II", con 86 cañones, "Rey don Francisco de Asís", con 84 cañones, y "Príncipe don Alfonso", de hélice, con 100 cañones. Dos fragatas de vela, una blindada y once de hélice. Cinco fragatas transportes, cuatro corbetas de vela y cinco de hélice. Siete bergantines, un bergantín goleta, dos transportes y otras dos barcas transportes. Cuatro goletas de vela y catorce de hélice. Seis pailebotes. Dos lugres. Seis

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

faluchos y un místico. Veinticinco buques de vapor de ruedas, otros diez transportes y cuatro pontones.

Cabía añadir aún las fuerzas del apostadero de Filipinas constituídas por dieciocho cañoneras de hélice, tres lanchas, treinta y seis falúas, tres botes y dos pancos.

Vías férreas en explotación.

Al impulso recibido por la agricultura y a los trabajos hidráulicos emprendidos durante este tiempo uníase también el desarrollo logrado por los ferrocarriles. Al concluir el año 1861, las vías en explotación, tendidas por el suelo hispano, eran las siguientes: De Madrid a Alicante y de Madrid a Ciudad Real. De Ciudad Real a Valencia. De Madrid a Valencia. De Madrid a Toledo. De Madrid a Jadraque. De Zaragoza a Pamplona. De Barcelona a Zaragoza. De Barcelona a Gerona. De Barcelona a Martorell. De Tarragona a Reus. De Alar del Rey a Valladolid y Sanchidrián. De Burgos a Sanchidrián. De Madrid a Santander. De Burgos a Santander. De Madrid al Escorial. De Reinosa a Alar del Rey. De Santander a Bárcena. De Langreo a Gijón. De Sevilla a Córdoba y de Sevilla a Cádiz. Otras varias, además, se hallaban en construcción.

"La Industria", en 1862.

1862

La Industria, publicación periódica barcelonesa nacida casi con el 1862, se incorporaba decidida a las filas del proteccionismo. Redactada por ingenieros industriales, proporcionaba una inyección optimista a los talleres y fábricas que "aunque nacientes, cuentan ya con 10.000 caballos de vapor establecidos tan sólo en Cataluña", además del "gran número... que se levantan todos los días en las demás provincias de España".

A tal optimismo contribuían la fundición gerundense de "Planas, Junoy, Barné y Cía.", cuyo taller de maquinaria se acreditó con las "turbinas de Mr. Fontaine", que fabricaba por gozar del privilegio de introducción en España. La "Herrería Barcelonesa", renacida gracias al impulso de los Girona y ubicada en Pueblo Nuevo, bajo la dirección del ingeniero francés Beau. Su hierro se calificaba como de la mejor calidad hispana. La razón social "Llorens Hermanos" beneficiaria de la máquina calórica del neoyorquino Erickson, cuyo privilegio había obtenido también "La Maquinista" en febrero de 1862, siendo causa esta duplicidad de quebraderos de cabeza para ambas Sociedades. Una nueva Sociedad Anónima, denominada "El Siglo" que, con un capital de cuatro millones, se proponía la reducción del mineral de hierro en

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

altos hornos. Y, entre las ya conocidas: "Font, Alexander y Cía." y el "Nuevo Vulcano".

"En España — escribía Angelón — la palabra industria trae infaliblemente a la memoria la palabra Cataluña. El principado es sin duda el núcleo de la fuerza y riqueza industrial de la península; Barcelona es llamada por propios y extraños el Manchester de nuestra querida patria." Y añadía: "No hay probablemente industria alguna que no tenga en Cataluña su representación, y no en pequeña escala, sino en vastas proporciones. Los hilados y tejidos de algodón, los estampados, los tejidos de seda y lana en sus múltiples calidades, damascos, terciopelos, tisúes, encajes, máquinas, papel, todo se fabrica en el antiguo principado. Los establecimientos de la España Industrial, extramuros de Barcelona, en Barcelona los de los señores Juncadella, Achon, Escuder, Serra, La Maquinista, el Vulcano y otros". Decía también que "Barcelona puede jactarse de haber fabricado en sus talleres toda suerte de máquinas, por complicado que haya sido su mecanismo, por grande que haya debido ser su potencia, sin excluir las del vapor terrestre y marítimo, de que ha surtido, con felicísimo éxito, buques del estado y de particulares, establecimientos fabriles y empresas para explotación de vías férreas."

En el resto de España, destacaba la industria privada de Bilbao, donde Manuel de Cortabitarte — que precisamente falleció a fines de 1862 — venía impulsando la industria de construcciones náuticas por espacio de más de treinta años. El optimismo que hemos señalado contagiaba a Manuel Angelón cuando, por estas fechas, escribía: "Brilla un nuevo sol para nuestra patria, y todo indica que ésta va en busca de la posición que le corresponde por sus hazañas de otros tiempos y por el carácter nunca degenerado de sus hijos".

"La Maquinista" concentrada en la Barceloneta.

Mientras se procedía al derribo de los talleres de *San Agustín*, progresaban a ritmo creciente las obras del de la Barceloneta, único que poseía en aquellos momentos la Sociedad. Los gastos de desmontaje de la maquinaria de los dos talleres inutilizados, su traslado y montaje en la Barceloneta ascendían, el 14 de marzo de 1862, a 200.000 reales. Fué preciso contar dicha cantidad con las pérdidas, resintiéndose el balance del ejercicio económico que entonces concluía. A pesar de todo, no se dejó de pagar el dividendo a los accionistas.

Concentradas todas las actividades de "La Maquinista" en la Barceloneta, se establecía un plan para la distribución de sus dependencias, de acuerdo con las necesidades de aquellos momentos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

De Barcelona a Madrid en 32 horas.

Desde la Rambla — frente al Liceo — hasta la estación barcelonesa del ferrocarril de Zaragoza empezó a funcionar, el 15 de junio de 1862, un servicio de ómnibus. La propia Compañía del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza anunció a fines del mismo mes que, a partir de agosto, establecía un servicio especial combinado de Barcelona a Madrid, en treinta y dos horas. El viaje se hacía de Barcelona a Zaragoza en tren, de Zaragoza a Medinaceli en diligencia y de Medinaceli a Madrid otra vez en tren. En Barcelona y en Madrid, extremos del trayecto, expedíanse billetes para el viaje completo. Ni que decir tiene que esta innovación fué recibida con general agrado.

Encargos y trabajos marítimos en "La Maquinista".

Mientras tanto Monturiol seguía buscando medios para concluir su *Ictíneo de guerra*, que tuvo que decidirse a construir en Barcelona. Pascual Madoz le prometía ayuda, sin que llegaran a hacerse efectivas las promesas.

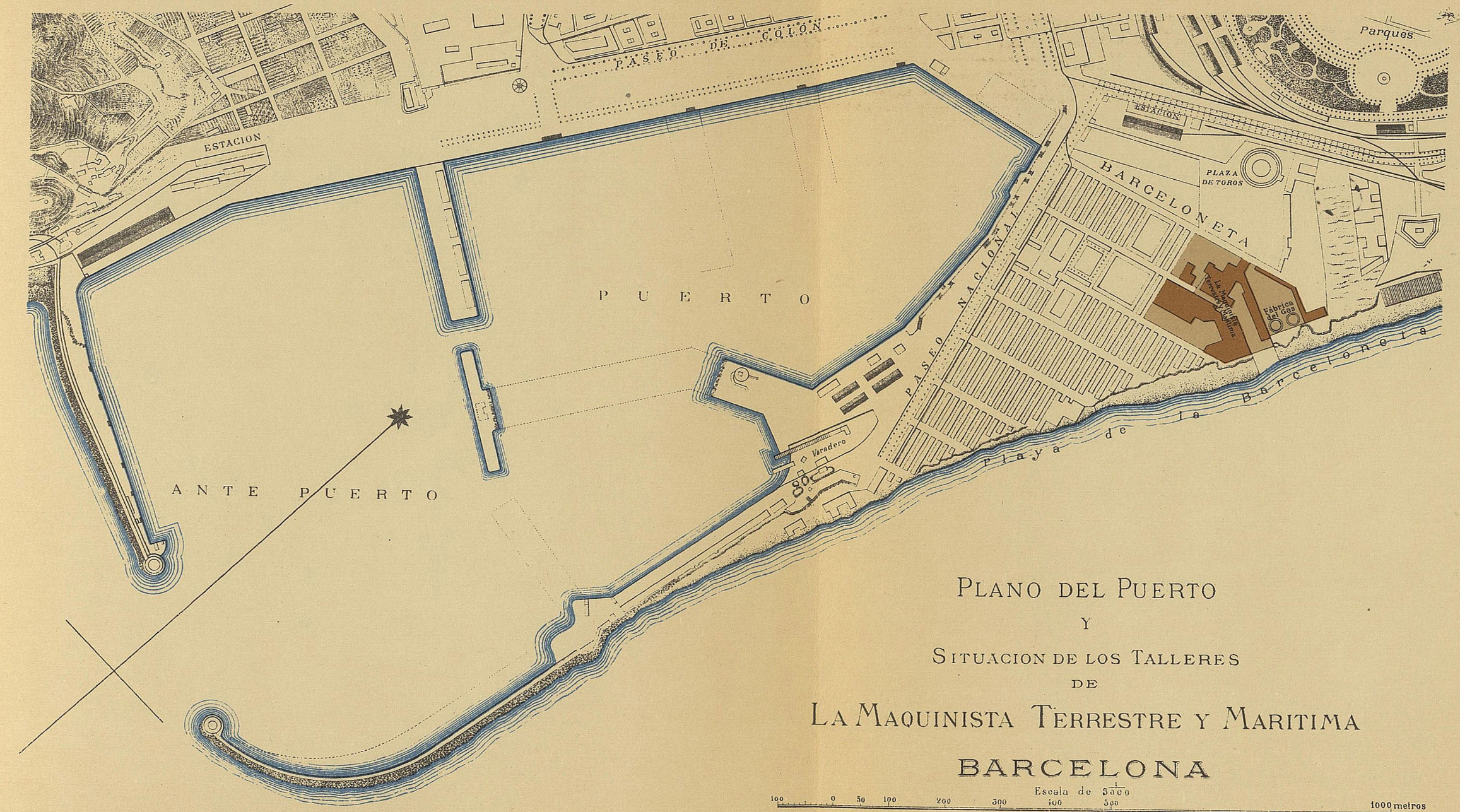
En los talleres de "La Maquinista" se realizaba, en octubre de 1862, la reparación de la máquina del trasatlántico a vapor "Santo Domingo", propiedad de la Sociedad "Antonio López y Cía.", precursora de "La Trasatlántica". En el corto espacio de 35 días se suspendieron sus cuatro calderas para cambiar los fondos, se reemplazaron todos los tubos, se desmontó toda la maquinaria y se repasó sustituyendo numerosos cojinetes y otras piezas como el propio eje principal. Quedaba en consecuencia concluída en poco más de un mes la renovación de la maquinaria de un trasatlántico. Ante tal proeza, cabía sentir legítimo orgullo.

Estaba ya concluído el derribo de los talleres de *San Agustín*. La mayor parte de los terrenos fué vendida a "Mumbrú y Puig", cerrando trato el 17 de octubre. Los de Tallers se decidió, de momento, reservarlos con la esperanza de que la edificación de la Universidad, cercana a los mismos, contribuiría a que aumentasen de valor. Tocaban a su fin las obras de adaptación realizadas en la Barceloneta.

Procedía "La Maquinista" a completar la instalación de maquinaria en el taller de reparaciones náuticas que se levantaba en el varadero. Se colocaban los carriles que debían adentrarse en el mar y se aseguraba su inauguración para dentro de medio año. A fines de noviembre concluía, además, las calderas destinadas a la goleta de guerra "Isabel Francisca" que se estaba montando en Cartagena. Antes de que terminara el año pudo pagar el dividendo de beneficios, a pesar de los nubarrones que, como vamos a ver en seguida, amenazaban de nuevo a los industriales y a despecho de que el coste total de las obras de la Barce-

Los talleres de "La Maquinista Terrestre y Marítima" poco después de su fundación

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



PLANO DEL PUERTO
Y
SITUACION DE LOS TALLERES
DE
LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARITIMA
BARCELONA

Escala de $\frac{1}{5000}$

100 0 50 100 200 300 400 500 1000 metros

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

loneta ascendió a 2.294.887'20 reales. El conjunto de terrenos y edificios abarcaba una extensión de 426.370 palmos cuadrados y su valor ascendía a 5.829.788'75 reales.

Los nuevos aranceles.

Las ideas económicas imperantes entonces en el mundo se basaban en el librecambismo internacional, con grave perjuicio para los países menos industrializados. Los industriales, desde los inicios del maquinismo, suspiraban por una reforma arancelaria. Pero, los escasos desvelos ministeriales para solucionar este asunto, sólo impedían la ruina total de las factorías. Ello no obstaba para que surgiesen nuevos talleres en un deseo continuo de superación.

La cuestión arancelaria alcanza el paroxismo en 1862 cuando Laureano Figuerola — que más tarde llegó a ser ministro de Hacienda — suscribe un proyecto en que se concede permiso para que los buques de más de 200 toneladas puedan ser carenados y reparados en el extranjero con absoluta libertad y, en consecuencia, en detrimento de los constructores del país.

Por si esto fuera poco, en 27 de noviembre del mismo año, se publican unos nuevos aranceles en los que se concede entrada libre en España a las mercancías extranjeras. Debían entrar en vigor el primero de enero de 1863. Y, de hacerlo, amenazarían la existencia de 237 establecimientos del ramo de construcción de hierro y minería, ya que con las medidas en perspectiva quedaban anuladas cuantas ventajas proteccionistas habían conseguido poco a poco dichos establecimientos.

En vano Juan Güell y José Ferrer Vidal luchaban, con sus escritos económicos, en pro de la industria. En vano se demostraba en folletos y más folletos que hasta que no se lograse un equilibrio entre las primeras materias y los productos fabricados no podía prosperar la industria española. Se calculaba que unas 180 fábricas — que representaban un capital aproximado de 450 a 500 millones de reales — habían recibido del Gobierno condena irremediable.

Reacción del maquinismo.

En Barcelona — que contaba entonces con 189.948 habitantes —, a medida que la *Gaceta de Madrid* iba dando a conocer las tarifas arancelarias que empezarían a regir desde el primero de enero de 1863, crecía el recelo y se veían más industrias amenazadas.

El ministro de Hacienda, Pedro Salaverría, so pretexto de adaptar los aranceles al sistema métrico decimal, había introducido en su articulado variaciones para las que — según la prensa barcelonesa — "no se hallaba facultado".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Inmediatamente se pusieron de acuerdo los industriales para exigir la anulación de tales medidas. En el "Instituto Industrial", en 11 de diciembre de 1862, tuvo lugar una reunión a la que asistieron representaciones del Ateneo Catalán, del Instituto Agrícola y del Círculo Artístico y "las personas notables" del alto comercio, de la agricultura y de todas las ramas de la fabricación, con vistas a unificar criterios.

Se designó una comisión, formada por treinta y dos miembros. Aquel mismo día se constituyó en Junta y designó a los encargados de redactar la exposición que debía dirigirse a Isabel II, pidiendo la suspensión de la reforma arancelaria verificada y el estudio de unos nuevos aranceles.

Quedó lista la exposición el día 14 y con ella acudieron los comisionados al Capitán general y al Gobernador civil. Ambos se negaron a tramitarla. Decidieron, en consecuencia, los comisionados designar una subcomisión que se desplazó a Madrid y entregó, antes del día 20, la solicitud a la Reina.

En ella se decía que la reforma proyectada era ilícita por cuanto el Gobierno no estaba autorizado para verificarla sin consultar antes a las Cortes. Salaverría anunciaba, en el preámbulo del decreto, que ningún artículo del arancel había sido rebajado más del 25 por 100, que era el límite inferior que estableció la ley de 17 de julio de 1849. No obstante, la exposición de los recurrentes demostraba, con varios ejemplos, que de hecho había rebajado muchos artículos de importación, llegando en algunos, como los aguardientes, al irrisorio derecho del 4 por 100.

De entrar en vigor las tarifas de Salaverría los dos tercios de la producción anual de la industria del hierro quedarían aniquilados. La improcedencia de las proyectadas medidas quedaba además de manifiesto teniendo en cuenta que a la sazón se estaba completando en sus líneas generales la red ferroviaria y que las cuencas mineras se esforzaban por acercar la hulla y el hierro a los centros industriales. La reforma, verificada por Salaverría con el mayor sigilo, constituía, en fin, una amenaza para el capital nacional.

Concesiones al proteccionismo.

La cuestión promovida por los dueños de las fábricas de fundición de hierro contra el nuevo arancel quedaba zanjada, el 20 de diciembre, con una solución conciliatoria: dos artículos del arancel que les afectaban quedarían en suspenso por espacio de un año.

Los comisionados catalanes eran recibidos el día 23 por Salaverría. Solicitaban la suspensión global del decreto de reforma de aranceles.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El Ministro repuso que esto era imposible pero se avino a oir las reclamaciones que se le hiciesen y a verificar enmiendas conciliando los intereses generales con los particulares. ¿Se había conseguido, una vez más, dominar la impetuosa marea librecambista?

El nuevo proyecto Salaverría.

1863

Ante la imposibilidad de aplicar con rigor la reforma arancelaria planeada por las protestas y enmiendas, el ministro de Hacienda de la Unión liberal, Pedro Salaverría, presentó, en 5 de enero de 1863, un nuevo proyecto, más equilibrado. En su base primera se leía: "Serán libres de derechos o sólo pagarán hasta 6 por 100... las máquinas de vapor, las hidráulicas, eléctricas y demás empleadas como motores con destino a las industrias agrícola, minera y fabril". Añadiendo en la base segunda: "Las máquinas no comprendidas en la base anterior... y las piezas sueltas de maquinaria pagarán de 6 a 12 por 100".

Respecto a los buques de vapor se decía que podrían ser "limpiados en seco y carenados en cualquier dique sin justificación alguna". La libertad que esto implicaba podía perjudicar a los constructores nacionales pero para compensarles, de acuerdo con la ley de 9 de julio de 1841, se concedían primas para los "buques de hierro armados y equipados en los astilleros del Reino", en la forma siguiente:

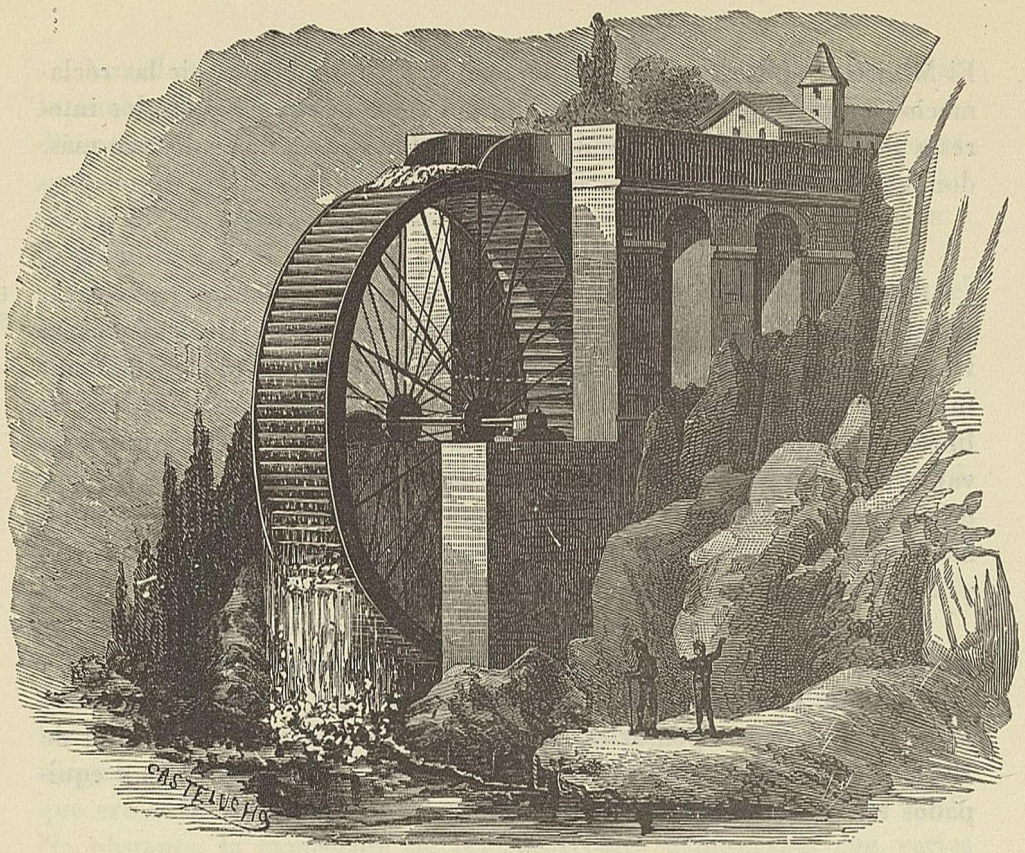
Buques de	100 a 400	toneladas,	180	reales	de	vellón	por	tonelada
»	» 401 a 700	»	220	»	»	»	»	»
»	» 701 a 1000	»	270	»	»	»	»	»
»	» 1000 en adelante		340	»	»	»	»	»

No era mucho lo conseguido con esto, mas se había logrado detener el golpe que los librecambistas intentaron asestar a la industria. Regresó de Madrid la subcomisión barcelonesa que, como vimos, se había desplazado para llevar a la Corte la protesta. Celebró el "Instituto Industrial de Cataluña", el 23 de enero de 1863, una Junta general en que la comisión dió cuenta de las gestiones realizadas y se declaró disuelta.

Reformas ciudadanas.

Los railes del ferrocarril de Sarriá estaban atravesando ya, por aquellas fechas, el glacis de Tallers y entraban en el desmonte inmediato a la estación de Barcelona. La línea, que llegaba a su fin, iba a seguir por el centro de una de las calles el Ensanche. El 26 de abril del propio año empezarían a recorrerla las primeras locomotoras. Se trataba de tender un puente sobre el cauce de la acequia Bogatell. Barce-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Una de las primitivas instalaciones hidráulicas para la producción de fuerza motriz (1863)

lona iba a convertirse en una ciudad amplia y bella. Alejaba de su centro a la gran industria, que se iba distribuyendo en las cercanías. "La Maquinista", que hubo de experimentar en sí misma este cambio de los tiempos, a pesar de no haber vendido los terrenos de Tallers, adoptó tales precauciones en el año último que la beneficiaron lo suficiente para poder repartir un dividendo de 229 reales por acción.

Inestabilidad gubernamental.

En marzo de 1863 cambió el Gobierno. El Marqués de Miraflores sustituía en la presidencia a O'Donnell y José de Sierra Cárdenas a Pedro Salaverría, en la cartera de Hacienda. El nuevo Gobierno no debía durar más de diez meses. De las dificultades que Salaverría vinculó a su cartera dará buena idea el hecho de que, en poco más de diez meses, ésta mudara — bajo la presidencia ministerial del Marqués de Miraflores — tres veces de mano. Con todo, el cambio no representó modificación en el plan Salaverría y las mismas ideas librecambistas siguieron informando la política gubernativa.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

No obstante, el Gobierno de Miraflores nombró senador a Juan Güell y Ferrer y concibió un plan de distribución de trabajo entre los diversos talleres importantes del país. Varios establecimientos barceloneses trabajaron este año para la Marina nacional. Con "La Maquinista" contrató, en abril, la fabricación de las dos calderas de la goleta de guerra "Don Juan de Austria". El ritmo de trabajo adquirido por los talleres de la Barceloneta permitió que, a fines de agosto, ambas calderas quedasen concluídas y en disposición de montaje.

"La Maquinista" intenta construir las primeras locomotoras.

No faltaba el trabajo en reformas y reparaciones como las efectuadas en la maquinaria de la "Manufactura de Algodón" de Reus, e incluso en construcciones nuevas como las tres prensas de acuñar moneda encargadas para la Casa de la Moneda. Pero, a mediados de 1863, los directivos de "La Maquinista" empezaron a pensar en la conveniencia de construir locomotoras nacionales para la red ferroviaria que se estaba extendiendo por el país. Realizaron diversas gestiones acerca de la "Compañía de Ferrocarriles de Zaragoza a Barcelona" para fabricar algunas de las treinta locomotoras que dicha Compañía necesitaba. Pero ésta se mostró poco propensa a adquirir locomotoras en España temiendo que fueran o muy malas o caras en exceso.

¿Sería preciso conformarse con algún que otro montaje de locomotoras extranjeras? Mientras tanto, las construcciones para la Marina continuaban. En septiembre, se reparó el vapor "Madrid" de la Sociedad de "Antonio López y Cía.". Fué tal la presteza y esmero con que dicha reparación se llevó a cabo que el propio Antonio López felicitó efusivamente a "La Maquinista" por su labor.

Gracias a la actividad desplegada por los industriales catalanes, en octubre fué proclamado candidato para diputado a Cortes Pascual Madoz, a quien el proteccionismo debía múltiples favores. Entre los que le apoyaron con mayor decisión se hallaba Nicolás Tous y Soler.

Decidida la Junta de Gobierno de "La Maquinista" a emprender la construcción de locomotoras a pesar de no poseer contrato alguno para esta clase de máquinas, el 23 de octubre de 1863 abogaba por el intento de fabricar, por cuenta propia, tres o cuatro locomotoras, adaptables a las vías férreas de la ciudad con el fin de ofrecerlas luego a sus Empresas. Ascacíbar se manifestó en contra de la idea, señalando sus inconvenientes, ya que los tipos utilizados eran muy diversos. Advirtió, no obstante, que se podía ofrecer su construcción a las Empresas de los Caminos del Norte y del Centro, las cuales, con las prolongaciones de sus líneas hasta Perpiñán y Tarragona respectivamente, necesitarían

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

material. Y se les propuso la construcción de varias locomotoras al mismo precio y perfección que las extranjeras, si se conseguía el reintegro de los derechos de aduanas que la Sociedad abonase por la importación de las primeras materias.

La línea de Zaragoza, que estaba edificando su estación barcelonesa en las afueras de la ex-Puerta Nueva, ofreció a "La Maquinista" el encargo de algunas locomotoras para cuando se ejecutasen nuevos ramales en proyecto. La de Tarragona — que estaba instalando puentes de hierro de procedencia extranjera con el fin de evitar en lo sucesivo los desperfectos que las lluvias y el roce causaban en los de madera — repuso que había formulado ya el encargo de sus locomotoras a Francia. A pesar de esta desilusión, "La Maquinista" empezaba a pagar a los accionistas, desde el 3 de noviembre, el dividendo del último balance.

Otros trabajos.

1864

La crisis, que parecía detenida, recrudeció. El Gobierno del Marqués de Miraflores, después de reorganización infructuosa, sucumbió el 17 de enero de 1864. Sucediéronse Arrazola y Mon, de tendencias moderadas.

Afortunadamente a "La Maquinista" no le faltaba aún el trabajo. Entre los encargos más importantes con que contaba, cabe citar una máquina de vapor de 60 caballos para la "Igualadina Algodonera" y otras varias de fuerza menor. Los primeros días de 1864, el Ayuntamiento de la ciudad comisionó a Jaime de Castro — uno de los ingenieros de "La Maquinista" — para que, junto con Esteban Galofre, director del Matadero barcelonés, se trasladase a Madrid con objeto de estudiar detenidamente el sistema de maquinaria adoptado en el Matadero recién edificado en la capital de España. Poco después, la compañía barcelonesa de Tintoré encargaba a "La Maquinista" las calderas del buque de vapor "Ter".

A estos trabajos se unieron, en adjudicación aprobada por Isabel II el 11 de febrero de 1864, tres grúas para el puerto de la ciudad. Y, en marzo, una máquina de vapor y dos de cepillar para la Maestranza de Artillería de Barcelona.

La crisis industrial de 1864.

Mes tras mes, la crisis se iba agravando. La Sociedad de "Font, Alexander y Cía." se hallaba, en abril, en liquidación. Subastaba su fábrica de fundición y forja de hierro y los terrenos adyacentes, en término de San Martín de Provensals. Sucumbía así una de las fundiciones más

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

acreditadas. No debía ser mucho más sólida la situación de la Sociedad de "Navegación e Industria" cuando intentaba vender en pública subasta sus tres vapores "Cid", "Barcino" y "América". Se opusieron a ello los obligacionistas en atención a que estos vapores formaban parte de la hipoteca sobre la que la citada Sociedad tenía emitidas dos mil obligaciones, y gracias a la cual podían seguir funcionando sus talleres del "Nuevo Vulcano".

Se solicita la devolución de derechos arancelarios.

La Sección de Industria de la "Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio", el 8 de abril de 1864, trató de evidenciar que la industria de fabricación de grandes máquinas lejos de ser protegida por las leyes, sufría tantos recargos que imposibilitaban su desarrollo. Pasaron sus conclusiones a la Junta Provincial, que decidió, en 24 del mismo mes, la reunión de cuantos datos fueran necesarios para presentar al Gobierno de Mon y a su ministro de Hacienda — de nuevo Salaverría —, un documentado informe solicitando la devolución a los constructores nacionales de los derechos satisfechos por las primeras materias.

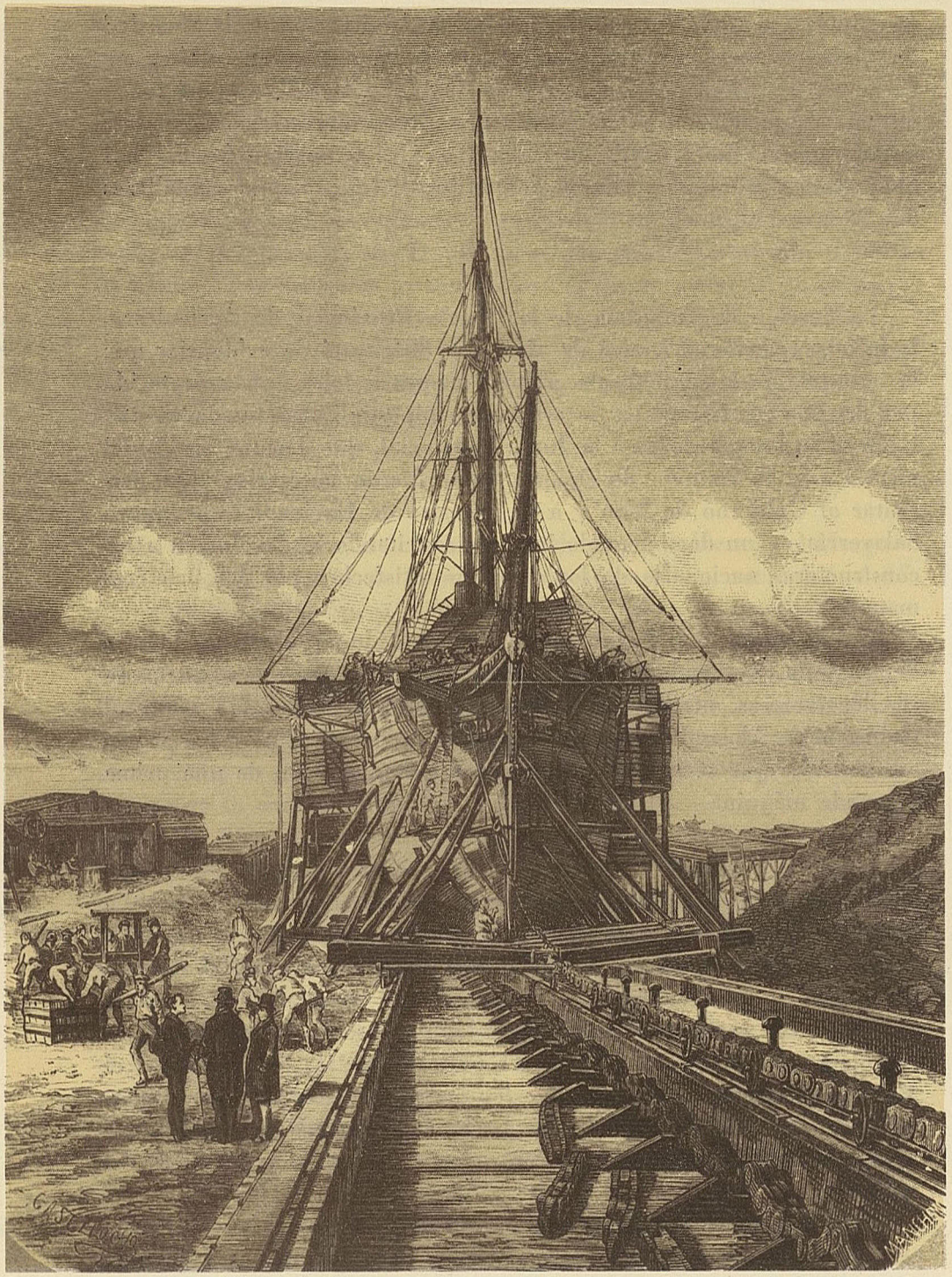
Precisamente "La Maquinista" había recibido, en abril, los buenos deseos de la Empresa del ferrocarril de Tardienta para que construyera sus locomotoras, ofreciéndose además la propia Empresa a pedir al Gobierno de Alejandro Mon la franquicia de derechos para las primeras materias que se hubiere de importar o la concesión de una prima por cada máquina.

Gestión de "La Maquinista".

Mientras la Sección de Industria elaboraba su informe, "La Maquinista" por su parte elevó en 20 de mayo una instancia a Pedro Salaverría, ministro de Hacienda, pidiendo, a raíz del encargo proyectado por la Empresa de Tardienta, una compensación o prima de 190 a 200 reales por cada cien kilos de peso de cada locomotora completa que se construyera en el país. Prometió, de momento, el Ministro presentar un proyecto de ley para que cesara la libre importación de material ferroviario. De hecho, nada nuevo se consiguió, a excepción de esta promesa que contradecía las teorías económicas del Ministro.

Pero hay más. Un discurso pronunciado por José Manuel Pareja — a poco de alcanzar la cartera del ministerio de Marina formando parte del Gabinete Mon — y publicado por la *Gaceta de Madrid* el 19 de mayo, al ser conocido poco después por los constructores de maqui-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Grabado en madera con el Varadero del Puerto, en 1864

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

naria barceloneses provocó su indignación. Aludía en él el Ministro a la escasa colaboración que se podía esperar de la industria del país para las construcciones náuticas que la Marina requería.

El informe de la Sección de Industria.

El informe concluído en 2 de junio de 1864 por la Sección de Industria, exponía la necesidad de fomentar la industria pesada en el país para previsión en caso de un posible conflicto bélico. "Entristece el alma — se decía en él — contemplar cuán raquítica y penosa es la existencia que nuestros talleres arrastran..." "...obligados a vivir de reparaciones urgentes, y a tener que contentarse con beneficios mezquinos..." "...apenas se les dispense un mediano amparo, se levantarán vigorosos y podrán llenar todas las exigencias de nuestro naciente consumo en máquinas y utensilios."

Mientras el constructor del extranjero podía importar en España sus locomotoras libres de todo derecho de aduana, porque las máquinas no los pagaban, las primeras materias que requería importar el constructor nacional se hallaban recargadas con un derecho del 41 al 80 por ciento, debiendo satisfacer, además, los impuestos generales y los provinciales y municipales que no se exigían al extranjero.

Se señalaban tres posibles soluciones para que pudiera desarrollarse la industria pesada: 1.ª Declarar libre la introducción de primeras materias para construir locomotoras ya que la importación de éstas era también libre. 2.ª Devolver los adeudos exigidos sobre dichas materias cuando los constructores nacionales presentaran sus locomotoras construídas. 3.ª Otorgar un premio de un tanto por quintal castellano del peso de cada locomotora salida de talleres nacionales, en compensación de los derechos satisfechos por el constructor español sobre carbones y hierros.

Visto el informe, la Junta Provincial decidió suprimir la primera solución por creerla poco oportuna y enviarlo como solicitud al Gobernador civil para que le diese curso. El Gobernador lo envió a Salaverría con objeto de que éste lo hiciera llegar a manos de Isabel II.

Por su parte "La Maquinista" había decidido redactar un escrito exponiendo los trabajos realizados desde su fundación y remitirlo al titular del Ministerio de Marina ya que, en su discurso, había demostrado estar poco al corriente de los asuntos de su Ministerio.

Inauguración del varadero.

El varadero que "Martorell y Bofill" acababan de construir con la colaboración de "La Maquinista" en el paraje conocido por "La Olla" del puerto de Barcelona, fué bendecido e inaugurado el 3 de junio de 1864. Tenía el varadero 116 metros en la parte de tierra y 130 en

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

la de mar, con 24 pies ingleses de agua sobre los railes. Con el fin de probarlo se quitaron los puntales a un bergantín, de 27 metros de quilla, colocado sobre el aparato de varar. Por medio de una máquina de vapor de 25 caballos salida, como toda la maquinaria, de los talleres de "La Maquinista", el buque fué bajado hasta llegar casi a flote, después de lo cual cambió el movimiento del engranaje de la máquina y el buque volvió al sitio de donde había salido. No faltó el ágape ni los brindis de rigor para concluir la fiesta.

Descenso de beneficios.

El beneficio del último balance de "La Maquinista" dado a conocer en la Junta General del 11 de junio, permitía sólo el reparto de 160 reales por acción, cifra que representaba 69 reales menos que el año anterior. Los efectos de la crisis empezaban a reflejarse en estos resultados con meridiana claridad.

Así las cosas, cuando el ministro de Marina contestó en 22 de julio al escrito de "La Maquinista". Decía que le constaba el estado de adelanto de sus talleres y que no se había querido referir a ellos cuando pronunció su discurso ya que sabía que era uno de los pocos establecimientos de su clase existentes en España capacitados para construir toda clase de máquinas de vapor.

En defensa de la industria.

La crisis seguía en aumento. La solución esperada no llegaba. La situación empeoraba y requirió que el primero de agosto de 1864 una nueva solicitud, redactada en términos más amplios y referentes a toda la fabricación e industria de Cataluña, fuese elevada a Isabel II en petición de auxilio. El contrabando y la inmoralidad de muchos empleados de aduanas la habían hecho necesaria. En un artículo titulado *La reforma arancelaria*, que vió la luz en *La Industria* del 19 de agosto, se defendía con denuedo a los industriales que protestaron en diciembre de 1862 y se propugnaba el proteccionismo como único sistema viable para la cristalización de una industria pesada poderosa.

En medio de la crisis se concluía el segundo "Ictíneo" de Monturiol, construído en el Muelle Nuevo, gracias a la suscripción popular — en la que tomaron parte incluso los cubanos — y a la Sociedad "Navegación Submarina" o "Sociedad Comanditaria de Monturiol, Font, Altadill y Compañía". Era algo mayor que el primero y más resistente. Los cristales estaban protegidos y la cubierta exterior forrada de cobre. Llevaba un cañón cónico que disparaba balas explosivas y un barreno para aplicar cajas de pólvora a los fondos de los buques. Quedó listo para las pruebas en septiembre de 1864.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Antes de que el nuevo "Ictíneo" fuese botado al agua, la crisis provocó la caída del Ministerio de Alejandro Mon. Le sucedió el 16 de septiembre un Gabinete moderado presidido por Narváez.

Narváez y el empréstito estatal.

Propuso una operación financiera para conseguir restablecer el crédito del Estado, medida que por sí sola manifiesta con elocuencia la gravedad de la situación: Samuel Laing se disponía a negociar el adelanto a España por un año de 2.000.000 de libras esterlinas sobre billetes del Tesoro, al interés del 12 por ciento. Los preparativos que en diciembre de 1864 rodeaban a esta operación, en la que participaban varios capitalistas e intermediarios — entre ellos José de Salamanca — no eran más que los preliminares de un nuevo empréstito de 25.000.000 a 30.000.000 de libras esterlinas que se debía contratar en la primavera del año siguiente. A estos extremos llegaban las consecuencias de la crisis, si bien parece que en el negocio los intermediarios cobraban por sus gestiones.

"La Maquinista" a fines de 1864.

Desde noviembre de 1864 empezaron a rendir los trabajos del varadero — el mayor existente en España —. Y no debió ser muy sombrío el fin de año cuando era posible hacer efectivo el dividendo. Se firmaba, además, un contrato con la Casa de la Moneda para la construcción de dos máquinas de vapor de 25 caballos, cinco prensas monetarias, una transmisión y tres cilindros. No obstante, al comienzo de 1865 experimentó "La Maquinista" un contratiempo imprevisto. Estaba fabricando diez telares para terciopelo, por encargo de Jacinto Barrau, cuyo importe se cifraba en 42.000 duros. La quiebra imprevista de esta firma, en el mes de enero del citado año, irrogó de momento a "La Maquinista" la pérdida de dicha cantidad.

Continúa la crisis.

1865

Antonio Bech y Pujol, a principios de 1865, publicaba un folleto: *La situación económica de España.* Al referirse a la crisis industrial de aquellos momentos "cuyo desenlace — añadía — no puede preverse", señalaba que se estaban sucediendo las quiebras. Los descubiertos del Tesoro ascendían, por la deuda flotante y saldo de la Caja de Depósitos, a dos mil millones. Se intentaba apelar, como medida transitoria, a la emisión de 600 millones en vales hipotecarios, al interés del 6 por ciento, con el fin de atender a los compromisos de honor para el crédito de la nación. Con ello se recurría al capital privado para salvar al Tesoro. Y no faltaba quien propugnaba que se debía revisar la organización administrativa dejando sólo los empleados necesarios, aptos y bien retribuídos, como medida previa a todo arreglo duradero.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Se achacaba también al centralismo del Gobierno de Narváez la perduración de los males, después del infructuoso intento realizado por el Ministerio Mon-Cánovas para salvar la situación. En un extenso artículo, Terencio Thos arremetía, en 23 de febrero de 1865, desde las páginas de *Diario de Barcelona*, contra el quinto Gobierno de Narváez calificándole de "brillante cohorte de notabilidades comprensivas, verdaderas iniciales y letras mayúsculas del caduco partido moderado". Según Silvela, el espíritu revolucionario, "exageración del espíritu de progreso acompañada de una gran tendencia perturbadora", se había infiltrado en la sociedad española. La veracidad de tal aserto no debía tardar en manifestarse. El artículo de Thos anunciaba a tiempo el peligro de una reacción violenta si no se recurría a la descentralización administrativa para remediar la crisis.

Tentativas para solucionar la crisis.

Las actividades del "Instituto Industrial de Cataluña", encaminadas a solucionar la crisis, cuajaron en un escrito público dirigido a las Cortes, en 18 de abril de 1865. Lo firmaban el vicepresidente Juan Jaumandreu, Nicolás Tous y Soler y otros varios, protestando de unos reales decretos, de 31 de marzo y primero de abril, que perjudicaban a diversas industrias.

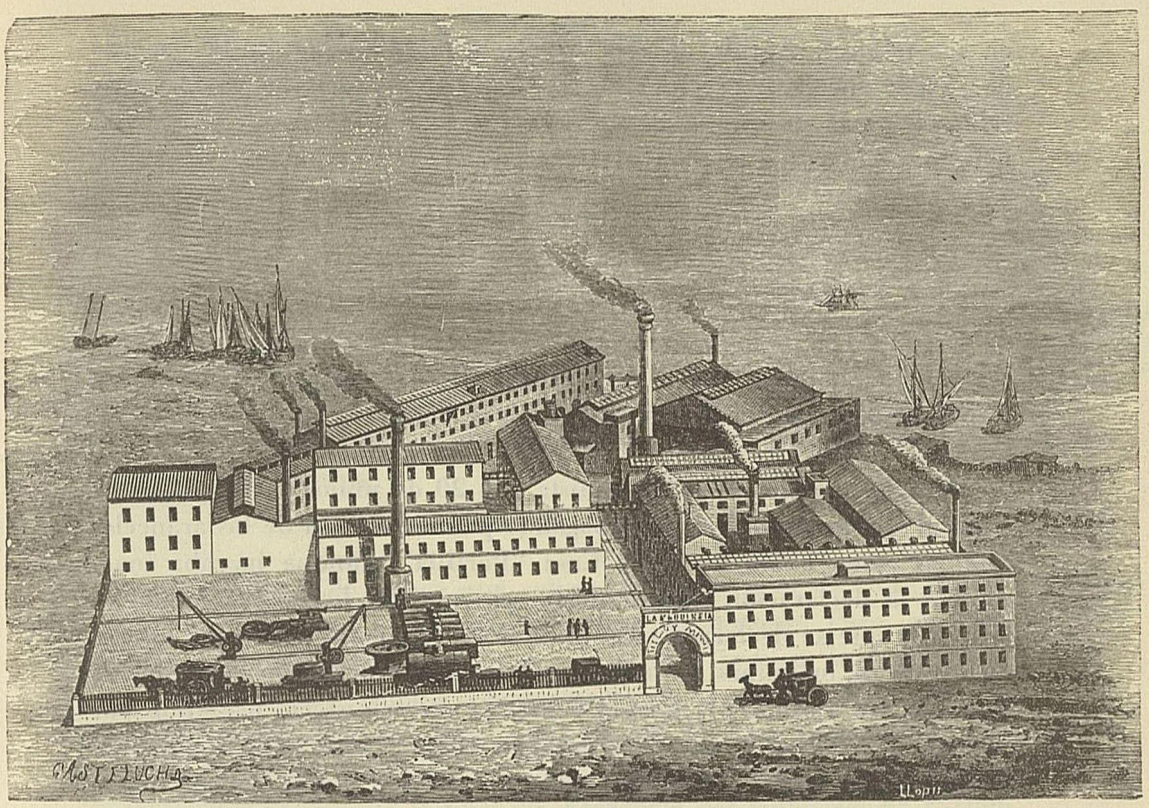
Por su parte, el Ayuntamiento de la ciudad decidió en mayo que se informara el proyecto de reforma de la Barceloneta, presentado por Ildefonso Cerdá, encaminado a proporcionar trabajo a los parados. Y, en tanto que el ministro de Hacienda, Alejandro Castro, presentaba el 11 del citado mes un proyecto de ley suprimiendo el recargo que pesaba sobre las mercancías importadas en España por tierra, el Ayuntamiento de Barcelona anunciaba el empréstito de 11.000.000 de reales de vellón, para cubrir las atenciones de su presupuesto, gravado con motivo de la crisis industrial.

El paro obrero que la crisis traía consigo obligaba a una reunión en el Ayuntamiento, celebrada el 21 de mayo, a la que acudieron los directores del Banco de Barcelona, de las Sociedades de Crédito y Cajas de Descuentos, para ver de solucionar la falta de trabajo. A tal fin dichas Sociedades ofrecieron prestar a la Corporación municipal dos millones de reales sin rédito alguno.

"La Maquinista" experimenta los efectos de la crisis.

"La Maquinista" no pudo menos que experimentar por sí misma las circunstancias adversas que acabamos de apuntar. Reparaba en abril de 1865 un buque y conseguía el encargo de un par de calderas para el vapor "Rey don Jaime I". Pero apenas si lograba vender unas pocas

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Los talleres de "La Maquinista" hacia 1865

parcelas de terreno en la calle de Tallers. El balance dado a conocer en la Junta General de 7 de junio ofrecía un beneficio de 128 reales de vellón a las acciones. Es decir, 32 reales menos por acción que el año anterior.

Ello motivó que en la expresada Junta se enzarzara una discusión entre Nicolás Tous Mirapeix y Félix Maciá Bonaplata, quien alegaba que la causa de los escasos beneficios anuales radicaba en la incapacidad de la Dirección y no en la escasez de trabajo. En el curso del reñido debate, Nicolás Tous llegó a ofrecer a su impugnador la cantidad de 1.000 duros anuales si accedía a encargarse de la Dirección, garantizando a las acciones un dividendo del 6 por ciento. Logró Tous justificarse y fué reelegido.

Poco después, subastó el Gobierno cuatro calderas para la Marina de guerra. Presentaron proposiciones "La Maquinista" y la "Sociedad de Navegación e Industria" consiguiendo ésta adjudicarse el pedido, al ofrecer construirlas a menor precio. Las circunstancias aconsejaban buscar encargos, aun a riesgo de ganar poco, para mantener el trabajo

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

en los talleres. A raíz de esta experiencia, "La Maquinista" acordó dar, en lo sucesivo, precios que se limitaran a cubrir los gastos generales. A pesar de que Tous opinaba que era más ventajoso trabajar para particulares que para el Gobierno, ya que aquéllos pagaban a corto plazo.

Pugna arancelaria y protestas contra el Gobierno.

La Casa "Portilla", constructora sevillana, solicitaba de las Cortes, en junio de 1865, que se aumentara el derecho señalado a las máquinas y efectos elaborados que se importaban del extranjero o se rebajaran los derechos de las primeras materias o se declarara todo absolutamente libre.

Pensaba también "La Maquinista", el 20 de junio, enviar una solicitud al Gobierno de Narváez abogando por la reforma de los aranceles vigentes como había hecho la Casa "Portilla", aunque juzgaba inadmisible la declaración librecambista que aquélla había formulado al proponer que se declarara todo libre si no se quería aumentar los derechos de las máquinas de importación o disminuir los de las primeras materias. No obstante, la propia debilidad del ministerio presidido por el general Narváez — que determinó su caída el día siguiente, siendo sustituído por otro Gabinete formado y presidido por O'Donnell —, le impidió recibir a tiempo la solicitud.

Dos días después, "La Maquinista" felicitaba a Zavala, el nuevo ministro de Marina, y al diputado Paz, por un brillante discurso pronunciado en favor de la industria nacional. Pero cabía preguntarse hasta qué punto cambiarían las cosas.

Y la respuesta no se hizo esperar, de tal modo que no tardó mucho en hacerse necesaria una nueva protesta contra una real orden, publicada el 17 de julio. En ella, siguiendo la trayectoria de otra emitida el día 13, por la que se habían permitido las reparaciones de buques nacionales en el extranjero, se autorizaba a José Serra y Calsina, naviero de Barcelona, para cambiar en Liverpool las calderas de su vapor "Nieta". La protesta señalaba, en esta ocasión, la falsedad de los considerandos de la orden, la pérdida de unos 30.000 reales de vellón por parte de la Hacienda y el perjuicio para las tres mejores caldererías hispanas: la de "Portilla", de Sevilla — que acababa de fabricar cuatro calderas para una fragata —, los talleres del "Nuevo Vulcano" — que estaban construyendo dos calderas para los transportes "Ferrol" y "San Antonio" y empezaban dos juegos de calderas de 130 caballos para dos goletas de hélice — y "La Maquinista" — a la que se habían adjudicado dos juegos de calderas de 160 caballos para las goletas de hélice "Cisne"

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

y "Narváez" — que por su parte cambiaba las calderas del vapor "Berenguer" y reparaba la máquina del "Pelayo", ambos de "Bofill, Martorell y Cía.".

A pesar de todo, la crisis no permitía esperar buenos encargos. Si los pocos posibles se dejaba que pasaran al extranjero, no se conseguía más que agravarla. Y quien a ello contribuía era el propio Gobierno alegando que la industria nacional "en materia de calderería no puede atender a las exigencias del comercio", cuando los talleres se hallaban faltos de trabajo.

La protesta a que acabamos de aludir esta vez surtió efecto a los pocos días: una real orden del 29 de julio prohibió a los buques nacionales hacer reparaciones en el extrajero, sin solicitar previamente autorización del Gobierno.

Vicisitudes de "La Maquinista".

Las máquinas de vapor que salían de los talleres de "La Maquinista" se vendían ya al mismo precio que las inglesas. Pero, en julio fué tal la escasez de trabajo, que se tuvo que reducir los salarios al personal de oficinas, dibujo y contramaestres. De agosto a octubre, con la epidemia de cólera que afligió a la ciudad, la crisis se acentuó.

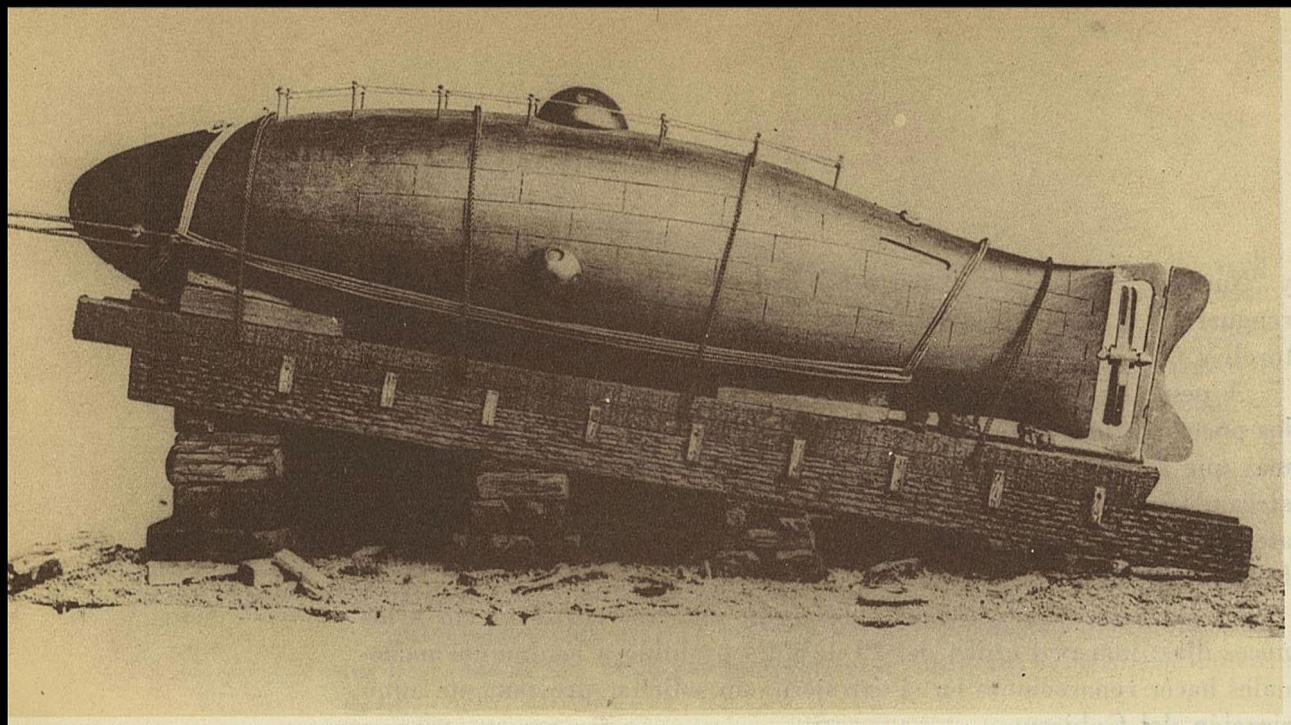
Por otra parte, la participación de "La Maquinista" en la empresa del varadero del puerto implicó la ingerencia del Gobierno de O'Donnell cuya cartera de Fomento desempeñaba el Marqués de la Vega de Armijo. Se procuró el Ministro una real orden, firmada por Isabel II el 19 de octubre, en la que censuraba a "La Maquinista" dicha participación por considerar que se había extralimitado y salido de sus verdaderos y primordiales objetivos, y se ordenaba al Gobierno civil de la provincia que le concediese un plazo para rescindir aquel contrato.

La campana "Eulalia".

Mientras tanto se fundió, después de diversas tentativas infructuosas, la campana "Eulalia", campana de horas que debía colocarse en una de las torres de la Catedral. A pesar de su deficiente sonoridad, que motivó protestas, se decidió instalarla en la torre. Dicha operación fué encomendada a los obreros de la sección de marina de "La Maquinista". Empezaron los preparativos el 26 de octubre, subiéndose la campana el 2 de noviembre.

La concurrencia al acto fué numerosa. Dos horas y media tardó la "Eulalia" en llegar a la altura requerida. En aquel momento, premiado con un aplauso, la abandonó un marinero que había subido, atado a la misma, desde el pavimento de la calle. Media hora después quedaba

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El submarino "Ictíneo". Fotografía del año 1865

instalada en un aparato de madera construído bajo la dirección de José Nadal, contramaestre de "La Maquinista". La prueba de su tañido fué motivo de silbidos y de un murmullo general de desaprobación. Los periódicos lo compararon a un "tam-tam" y se divirtieron con la campana, pero en cambio elogiaron la destreza de los obreros de "La Maquinista" en instalarla.

La cuestión del varadero.

El asunto del varadero preocupaba a "La Maquinista". El 21 de noviembre de 1865 contestó al Gobierno alegando que su participación en el mismo era incluíble dentro del objeto de la Sociedad. De nada sirvió esta réplica puesto que el Gabinete de O'Donnell exigió que se anulara el contrato y se presentase la Sociedad a los treinta días suplicando la oportuna aprobación para renovarlo.

El conflicto se suscitaba cuando el trabajo era cada vez más escaso. Félix Maciá Bonaplata encarecía a los miembros de la Junta de Gobierno de "La Maquinista" que gestionaran encargos de locomotoras en diversas compañías ferroviarias. Deberán transcurrir casi veinte años para que este deseo se vea realizado.

Mediaba diciembre y en tanto que "La Maquinista" pagaba el dividendo de beneficios a sus accionistas, se construían los mazos para el reloj de campanas de la catedral. Pero el Ayuntamiento se reunía para tratar de adquirir otra campana. ¿Se iba a substituir a la ya popular "Eulalia"? Al hacerse esta misma pregunta *Diario de Barcelona* sacaba a relucir el jocoso adagio de que "lo que fuere sonará".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Después de numerosas súplicas para que se procediese a la revisión arancelaria, un real decreto firmado por Isabel II el 10 de noviembre de 1865, designaba una "Comisión especial arancelaria" para abrir una información sobre el derecho diferencial de bandera y sobre derechos impuestos al hierro fundido y en barras, así como a otras materias.

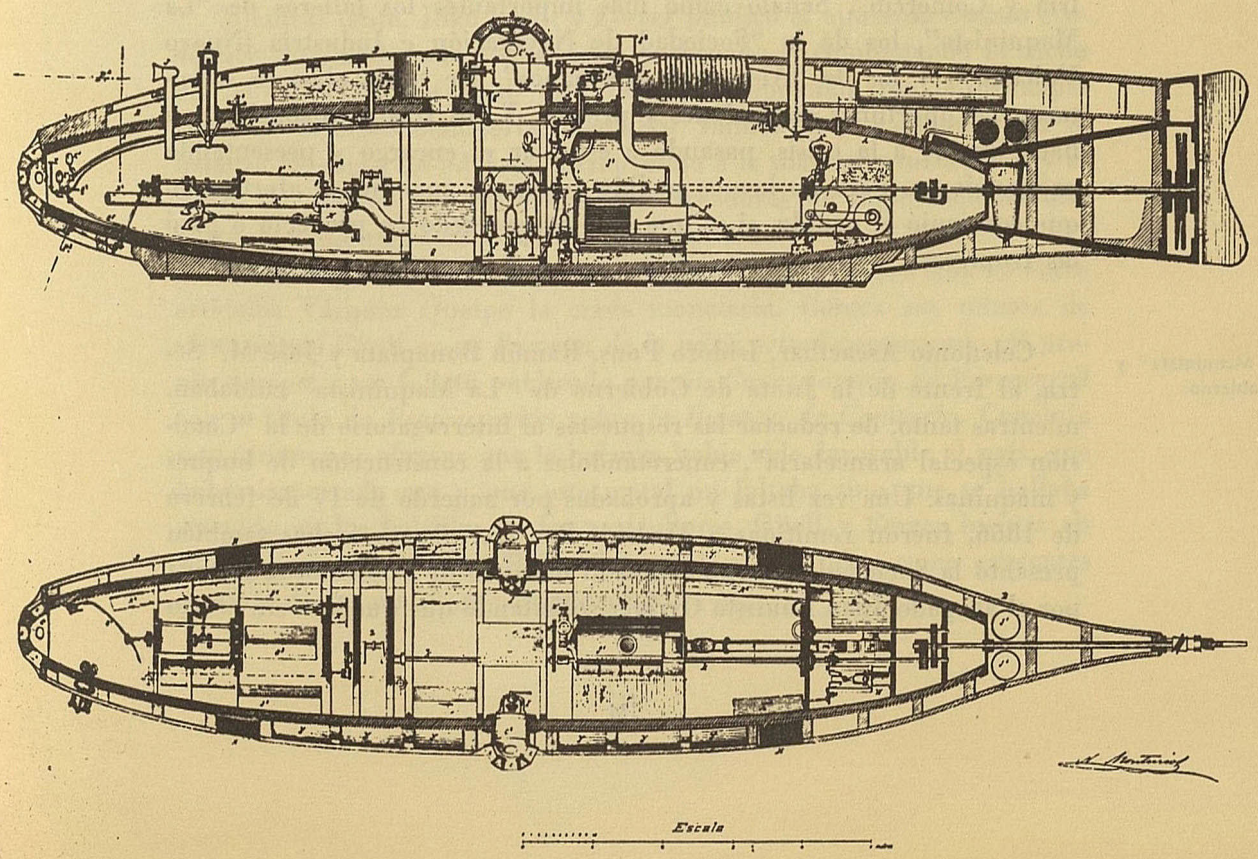
La Comisión especial arancelaria.

Los "*maquinistas*" creyeron llegado el momento de pedir que se les hiciera extensiva la información. Después de varias gestiones, consiguieron que el 28 de diciembre de 1865 la "Comisión especial arancelaria" se decidiera a ampliar sus informes a los derechos de máquinas. Aceptó en 9 de enero de 1866 las sugerencias que se le hicieron y optó por realizar una amplia información. Dos días después publicaba unos extensos cuestionarios a los que debían contestar los industriales a quienes afectaba.

1866

Se pedía a los industriales del hierro: el número de forjas a la catalana que poseían; número y clase de herramientas; procedencia, cantidad y precio de minerales, fundentes y combustibles; cantidad de hierro dulce producido por cada forja y total de su fabricación; precios del hierro producido; medios para producirlo y luego estirar o laminar en barras el hierro maleable; precios del hierro en barras; clase y dimensiones del hierro en bruto obtenido y posibilidades máximas de

Secciones vertical y horizontal del segundo "Ictíneo" de Monturiol



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

obtención con los recursos de que disponían; aplicaciones del hierro y centros de consumo; número y clase de obreros empleados y salarios; valor de las primeras materias y de efectos elaborados; recursos con que contaban para reparar averías y desperfectos en la maquinaria y para construirla; recargos por causa del transporte y medios de éste y, finalmente, causas que se oponían al desarrollo de sus establecimientos y medios a adoptar para aumentar los productos y para que éstos pudiesen competir en calidad y precio con los similares del extranjero.

A los constructores de maquinaria se les dirigía también parecidas preguntas: acerca de las clases de hierro empleado, cantidades, lugar donde se surtían, precios de compra; causas que les impelían a utilizar la clase de hierro que empleaban; influencia del derecho arancelario vigente en su industria y efectos que se seguirían de su aumento, disminución o supresión; medios a poner en práctica por la Administración pública para favorecer el desarrollo de su industria y abaratar los precios de los productos, etc. Similares eran también las dirigidas a los comerciantes del hierro.

Generador de vapor de la Fábrica Nacional del Sello.

La "Dirección General de Rentas Estancadas", comunicaba al Gobernador civil, en oficio de 15 de enero de 1866, que la "Fábrica Nacional del Sello" necesitaba un generador de vapor de 16 caballos, tipo Farcot y que deseaba se construyera en algún establecimiento barcelonés. Se encargó el asunto a la "Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio". Señaló como más importantes los talleres de "La Maquinista", los de la "Sociedad de Navegación e Industria (Nuevo Vulcano)" y los de "Alexander Hermanos". De todos ellos se solicitaron las oportunas condiciones y precios. Y los tres se dispusieron a hacer frente a la crisis, pasando a estudiar el encargo y presentando proposiciones. Pero no hemos podido averiguar cuál fué el afortunado que consiguió el pedido, si es que éste no se quedó en proyecto o pasó las fronteras.

"La Maquinista" y el Gobierno.

Celedonio Ascacíbar, Isidoro Pons, Ramón Bonaplata y José M.ª Serra, al frente de la Junta de Gobierno de "La Maquinista" cuidaban, mientras tanto, de redactar las respuestas al interrogatorio de la "Comisión especial arancelaria", concretándolas a la construcción de buques y máquinas. Una vez listas y aprobadas por acuerdo de 17 de febrero de 1866, fueron remitidas a Madrid. Por las mismas fechas también presentó la Sociedad una exposición al ministro de Fomento, redactada por el abogado Juan Bautista Orriols, solicitando que quedara sin efecto

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

la real orden de 19 de octubre de 1865 que obligaba a "La Maquinista" a deshacer la operación del varadero.

Prosiguiendo en su deseo de valorar al máximo los terrenos de Tallers, puesto que precisamente el beneficio del último balance sólo alcanzaba a 68 reales por acción, es decir, había disminuído exactamente en una mitad con respecto al año anterior y no se veían esperanzas de solución, "La Maquinista" decidió adquirir al Gobierno una parcela de los terrenos de muralla, a fin de poder igualar los suyos de la citada calle de Tallers. El Gobierno fijó el precio de la parcela en 18'80 reales palmo. "La Maquinista" decidió aceptarlo, en 2 de mayo de 1866. Mientras tanto, terminaba los dos juegos de calderas construídos por encargo del propio Gobierno e iguales a otros dos juegos que fabricaba el "Nuevo Vulcano", destinados a las goletas de guerra "Favorita", "Ligera", "Cisne" y "Narváez".

El trabajo disminuía. Se buscaban pedidos en cualquier parte. De continuar aquella situación se iban a agotar pronto todos los recursos.

La cuestión de las causas de la crisis.

La "Comisión especial arancelaria" que se ocupaba de la reforma de los aranceles de los hierros, siguió trabajando en su cometido. El 21 de abril de 1866 presentó concluídos los trabajos previos e informes para poder dar comienzo a la información oral que, con objeto de ampliar detalles, fué abierta el 3 de mayo en los salones del ministerio de Hacienda.

Mientras tanto, Juan Güell y Ferrer publicó el opúsculo *Causas económico-administrativas de los males de España* — combatiendo lo dicho por el "Círculo Mercantil" de Madrid — señalando que la principal causa de la crisis monetaria, mercantil, industrial y económica era la balanza de comercio adversa, atribuyendo a la mala administración y al abuso del crédito por las Sociedades creadoras de papel-moneda una parte de responsabilidad, si bien secundaria.

Desde el periódico *La Reforma*, en abril y mayo, enjuiciaba en cinco artículos Vázquez Queipo la crisis monetaria. Contra sus puntos de vista, volvió Güell en su *Examen de la crisis actual* contestando, al propio tiempo, a un folleto publicado por un *Concesionario de Ferrocarril* con el título de *Preocupación sobre la Balanza de Comercio*. Concluía este último por afirmar que la balanza había sido favorable al país, que había importado oro y que este metal no faltaba sino que se hallaba retenido en los bolsillos de los agricultores. Güell y Ferrer insistía en su posición y señalaba a Pedro Salaverría y a su plan como causantes directos de los males que se padecían.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El cambio de Gabinete.

Cuando los constructores de maquinaria se prometían buenos resultados de la reforma de aranceles en curso, el Gobierno liberal de O'Donnell fué sustituído el 10 de julio de 1866 por un nuevo ministerio moderado del general Ramón M.ª Narváez. En apariencia poco había cambiado, pues si bien Cartagena botaba al agua, a los pocos días del



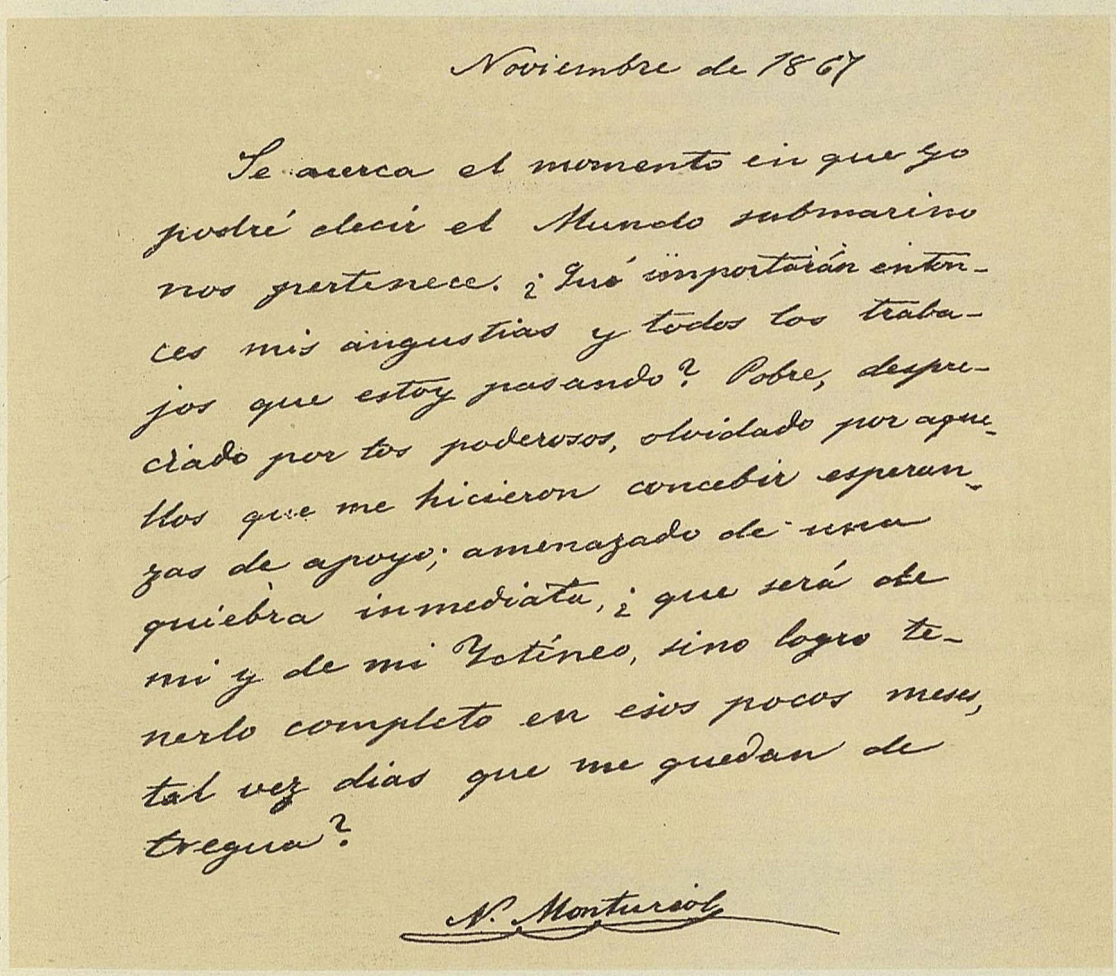
NARCISO MONTURIOL
El inventor del Ictíneo.

cambio ministerial, un dique flotante que costó 21.007.150 reales, los réditos de los accionistas bancarios se resentían de la crisis.

El nuevo Gabinete se impuso un rígido plan de economías que le llevó incluso a suspender los trabajos que se efectuaban para la Marina de Guerra y a suprimir del presupuesto la subvención destinada a la Escuela Industrial de Barcelona, rectificando después, parcialmente, su decisión. De esta Escuela dependía ahora en gran parte la formación

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de las generaciones de industriales catalanes cuyos servicios eran solicitados en toda España. La iglesia zaragozana de Santa Engracia, por ejemplo, había encomendado aquel mismo año a la fundición gerundense "Planas, Junoy y Cía." una monumental verja de hierro cuyo precio ascendió a 12.000 escudos.



Noviembre de 1867

Se acerca el momento en que yo podré decir el Mundo submarino nos pertenece. ¿Qué importarán entonces mis angustias y todos los trabajos que estoy pasando? Pobre, desprecidado por los poderosos, olvidado por aquellos que me hicieron concebir esperanzas de apoyo; amenazado de una quiebra inmediata, ¿qué será de mí y de mi Ictíneo, sino logro tenerlo completo en estos pocos meses, tal vez días que me quedan de tregua?

N. Monturiol

Autógrafo de Narciso Monturiol

Las dificultades para seguir trabajando eran cada vez mayores. Isidoro Pons renunciaba a sus cargos. La escasez de trabajo obligaba a disminuir el personal en los departamentos más afectados y a trabajar sólo tres cuartos de jornal. Ricart dimitía su cargo en la Junta. Era preciso el temple de Nicolás Tous y Soler, quien interinamente se encargó de la presidencia de la Junta de Gobierno, para evitar que cundiera el desaliento. Todavía la generación heroica de los forjadores de la indus-

"La Maquinista" en plena crisis.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

SERIE A.

LA NAVEGACION SUBMARINA

SOCIEDAD COMANDITARIA

CONSTITUIDA CON ESCRITURA PÚBLICA OTORGADA EN 22 DE MAYO DE 1864,

ante el Notario de esta ciudad D. Joaquin Serra y Murlá,

BAJO LA RAZON SOCIAL DE

MONTURIOL, FONT, ALTADILL Y COMP.ª

Cédula núm. ~~1065~~

$ 25.

1 1

D. José Juan Siguenas,

interesa en esta Compañía por la cantidad de **veinte y cinco duros** *nominales, de los cuales tiene desembolsado el cuarenta por ciento.*

Barcelona 15 de Julio de 1864.

Los Gerentes,

Monturiol *Font* *Altadill*

La Gerencia se reserva la facultad de exigir cinco dividendos, de dos por ciento cada uno, en los cinco primeros meses, mediando treinta dias de uno á otro: los demás dividendos serán tambien de dos por ciento y deberán transcurrir á lo menos 90 dias de uno á otro. Sin embargo, cuando los intereses de la Sociedad exijan mayor desarrollo en sus operaciones, la Gerencia propondrá á la Junta general la cuantía de los nuevos dividendos y los plazos que correspondan al mayor incremento de dichos intereses. *(Artículo 6.º de los Estatutos.)*

Cuando un socio no aprontare los dividendos pasivos en el plazo señalado por la Gerencia, se entenderá rescindido con respecto á él el contrato social, caducando en favor de la Sociedad todos los derechos é intereses que tuviere en la misma con arreglo al artículo 300 del Código de Comercio. *(Artículo 7.º de id.)*

Los *socios adherentes* disfrutarán de los mismos derechos y quedarán sujetos á las mismas obligaciones que los socios comanditarios. *(Artículo 12 de id.)*

La Gerencia queda autorizada para consentir que cualquiera de los socios, comanditarios ó *adherentes*, transmita su interés á otra persona con los mismos derechos y obligaciones, bastando esta autorizacion para que se entienda otorgado el consentimiento de todos los socios y cumplimentado el artículo 322 del Código de Comercio. Cuando el que solicite la transferencia fuese individuo de la Junta Inspectora, se adoptará lo prevenido en el artículo 18 del Reglamento. Las transmisiones se harán constar en un registro especial. *(Artículo 13 de id.)*

Si falleciese algun comanditario ó adherente se hará la transferencia de su participacion á nombre de sus herederos representados por uno solo, y acreditando en forma legal sus títulos hereditarios, quedando sujetos á las resultas del compromiso contraido por el finado. Si nadie se presenta en el término de cinco años de ocurrida la defuncion, caducan sus derechos en favor de la Sociedad. *(Artículo 14 de id.)*

Imp. de Ramirez, Pasaje Escudillers 4

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

trialización nacional acudía a defender sus conquistas. No era posible que aquel esfuerzo gigantesco cayera con ella, desmoronada, en el olvido.

Y menos mal que, el 7 de septiembre, aparecía una real orden autorizando a "La Maquinista" a conservar su participación en la Empresa del varadero del puerto. La Junta de Gobierno recibió la noticia con verdadera satisfacción. A mediados de octubre se notó algún aumento en los pedidos, que permitían, a partir del 26 del mismo mes, trabajar de nuevo la jornada entera.

La reducción del capital social.

A fin de asegurar la perduración de "La Maquinista" o cuando menos evitar graves pérdidas en un futuro próximo, se decidió recurrir a una medida extrema: reducir el capital social.

Para ello la Junta de Gobierno, de acuerdo con el artículo 27 del Reglamento, convocó el 20 de noviembre de 1866, Junta General extraordinaria de accionistas para el 12 de diciembre, a las dos y media de la tarde. Mientras tanto, el rayo de esperanza que se había deslizado en medio de las tinieblas de la crisis, con el aumento de pedidos, permitió hacer efectivo el pago de beneficios del último balance.

En la Junta extraordinaria, los tres directores — Martín Arolas, José Tous y Nicolás Tous — propusieron la venta de los terrenos de la calle de Tallers, admitiendo en pago de su valor, 525 acciones de la misma Sociedad. El valor de los terrenos se cifraba en 2.212.403'33 reales. Estas acciones serían amortizadas y así se reduciría el capital de la Sociedad a 17.005.000 reales. El accionista Fontanals se opuso tenazmente al proyecto, pero al fin quedó así acordado, decidiendo emitir, previa la necesaria aprobación gubernativa, 4.475 acciones nuevas por valor de 3.800 reales cada una. El asunto, que trajo mayores complicaciones, tardó todavía bastante tiempo en quedar resuelto.

El algodón de Fernando Poo.

Por otra parte, Tous y Soler, Ferrer y Vidal, Juan Agell — director de la Escuela Industrial de Barcelona — y José Muntadas, después de haber analizado las muestras de algodón producido en Fernando Poo en 1865 y 1866, se vieron precisados a desecharlas por su mala calidad. Así fracasó el intento más serio hecho por el Estado en favor de la industria textil catalana que atravesaba también una fuerte crisis. No era posible, pues, en tales circunstancias, que los fabricantes barceloneses de maquinaria pudiesen esperar encargos de esta industria, sumida en el mayor abatimiento.

Acción de la Sociedad Comanditaria "La Navegación Submarina", formada en 1864 por Monturiol y sus socios, con vistas a la construcción del segundo "Ictíneo"

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Un intento teórico para solucionar la crisis.

1867

Según las *Observaciones sobre la situación mercantil y financiera de la Plaza de Barcelona*, que daba a luz en 1867 sin firmarlas José Salomó, la desconfianza había conducido a "la paralización y la atonía más completas". La industria y el comercio languidecían, el espíritu de asociación suscitaba recelos y la producción limitábase a un consumo cada día más exiguo. El pesimismo se apoderaba de las conciencias. Muchos optaron por poner sus intereses a salvo y retraerse de obrar. Si los elementos sanos del país recobraban su actividad, la crisis podría ser aún conjurada. Las garantías de la asociación y el crédito ya no eran tales. No obstante, era preciso restaurarlas para conseguir la normalidad. Bajo la misma consigna "*el mal es grave; el remedio urge; ahora o nunca*", proponía Salomó la solución de la crisis mediante la creación de un Centro de Crédito capaz de levantar el espíritu público por el *billete de cambio* suficientemente respaldado por el Centro en que se unieran las Instituciones hipotecarias, las de previsión y ahorro, las de crédito personal y mutuo que deberían facilitar capitales a la Industria, Comercio y Agricultura, y las del cambio de productos directo, condicional y en comisión. El completo mecanismo con que debería funcionar el Centro o Asociación de Crédito quedaba explicado con claridad en las páginas de las *Observaciones*, consiguiendo el autor ponerlo en práctica, en parte, años más tarde cuando, en 1875, fundó la "Unión barcelonesa de las clases productoras".

En busca de trabajo.

El Gobierno del general Narváez preparaba en los primeros días de 1867 la construcción de algunas cañoneras blindadas. Pensaba encargar las máquinas a las fábricas particulares del Reino. Los periódicos barceloneses aseguraban que se contaba con los talleres de la ciudad. Ramón Bonaplata, presidente ahora de la Junta de Gobierno de "La Maquinista", solicitaba de Arolas — uno de los tres directores de la misma — información sobre el asunto para procurar que la Sociedad, caso de confirmarse las noticias, consiguiera algún encargo.

La escasez de los pedidos durante casi todo el 1866 motivó que el balance, cerrado en marzo de 1867, sólo permitiera el reparto de 24 reales por acción, beneficio menor en 44 reales al del año precedente. A aquel paso se temía una pérdida para el año en curso. Preciso era, pues, que se tomaran medidas decisivas. Los ojos de todos se volvían, en abril de 1867, hacia la Exposición Universal de París a la que acudieron numerosos industriales barceloneses ávidos de aprender cuantas novedades se ofrecían en sus especialidades respectivas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Una polca de Clavé.

Ajeno a estos cuidados, José Anselmo Clavé, que en 1860 había creado la Sociedad coral de "*Los Euterpenses*", componía una polca catalana destinada a ensalzar el trabajo en los talleres de maquinaria de "La Maquinista". Bajo el mismo título de *La Maquinista* la dió a conocer al público, en mayo de 1867, en los conciertos matinales que se celebraban en los "Campos Elíseos" del Paseo de Gracia. Llegaba en un momento de efervescencia y fué acogida con gran entusiasmo popular. Cantaba el esfuerzo de los obreros de "La Maquinista" en su duro trabajo. De su matización socializante podrá dar buena idea la estrofa:

"L'aurora del progrés
manumitint esclaus,
l'estigma de la gleva
de nostres fronts borrà.
En el banquet del món
avui l'obrer ja hi cap:
Els trobadors pregonen
les glòries del treball.
Progrés, virtut i amor
és nostre lema sant,
soldats som de l'indústria
soldats som de la pau."

Esperanzas en el Gobierno.

Urgía hallar una solución. En sesión celebrada en 29 de mayo de 1867, la Junta de Gobierno de "La Maquinista" discutió las causas que habían contribuído al escaso rendimiento del último ejercicio y estudió las medidas a adoptar en caso de que el Gobierno de Narváez se negara a llevar a cabo la reforma arancelaria. Se propuso felicitar al ministro de Fomento por haber pronunciado un discurso en el Congreso en que abogaba por la protección del trabajo nacional. La felicitación debía servir además para llamar la atención del Ministro acerca del malestar que experimentaba la industria de maquinaria. Se remitió el escrito a Ramón Bonaplata quien, por ser diputado a Cortes, se hallaba entonces en Madrid y cuidó de la entrega.

La respuesta del Ministro no se hizo esperar. Pero se ofreció tan sólo a sostener los principios que en su discurso había proclamado. Mientras tanto Bonaplata se ocupaba de que la Comisión arancelaria activara los trabajos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Los motivos de la decadencia.

La Junta General ordinaria que el 21 de junio de este año celebraba "La Maquinista" tenía por objeto esencial realizar una investigación acerca de los motivos de la decadencia de la Sociedad. Una comisión especial de accionistas ayudó en la tarea a la Junta de Gobierno, dictaminándose que las principales causas eran:

1) El arancel, que imponía fuertes derechos para las primeras materias de importación y, en cambio, no las exigía para las máquinas importadas. 2) La decadencia de la industria fabril catalana y la de la riqueza pública en general. 3) El establecimiento de muchas fundiciones pequeñas que, sin necesidad de personal científico, se dedicaban, en diversas provincias, a trabajos de modelaje ocasionando la competencia. 4) La suspensión por parte del Gobierno de los trabajos que se estaban verificando para la Marina de Guerra. 5) La decadencia de la marina de vapor catalana.

"La Maquinista" se concede un año de vida.

Para dar cuenta del resultado de la investigación y adoptar las medidas oportunas, reunió "La Maquinista" el 4 de julio de 1867 Junta General extraordinaria bajo la presidencia de Manuel Risueño, jefe de Fomento del Gobierno civil de la provincia. En ella se leyó el informe preparado al efecto: "Las leyes que actualmente imperan — se decía en el escrito — equivalen a un decreto de muerte para nuestra industria, y cuando el Gobierno no quiere que tengamos desarrollo no hay lucha ni vida posibles..." ¿Se imponía, pues, la disolución de la Sociedad? Tampoco esta medida era posible sin quebrantos. De 800 a 1.000 obreros quedarían sin trabajo. Se calculó que las pérdidas, en caso de liquidar, serían considerables al no poderse realizar buena parte del capital social. Después de un detenido estudio de la situación en toda su gravedad, se acordó no liquidar mientras no hubiese pérdidas materiales en los balances.

Y se propusieron las siguientes medidas: 1) Una reforma de los Estatutos que permitiera la liquidación ulterior si ésta era necesaria. 2) La transformación de los talleres para otras industrias — abandonada al poco por creerla poco ventajosa —. 3) Un rígido plan de economías. 4) Impulsar la venta de cuantos efectos fueran innecesarios. 5) Reducir el acopio de primeras materias.

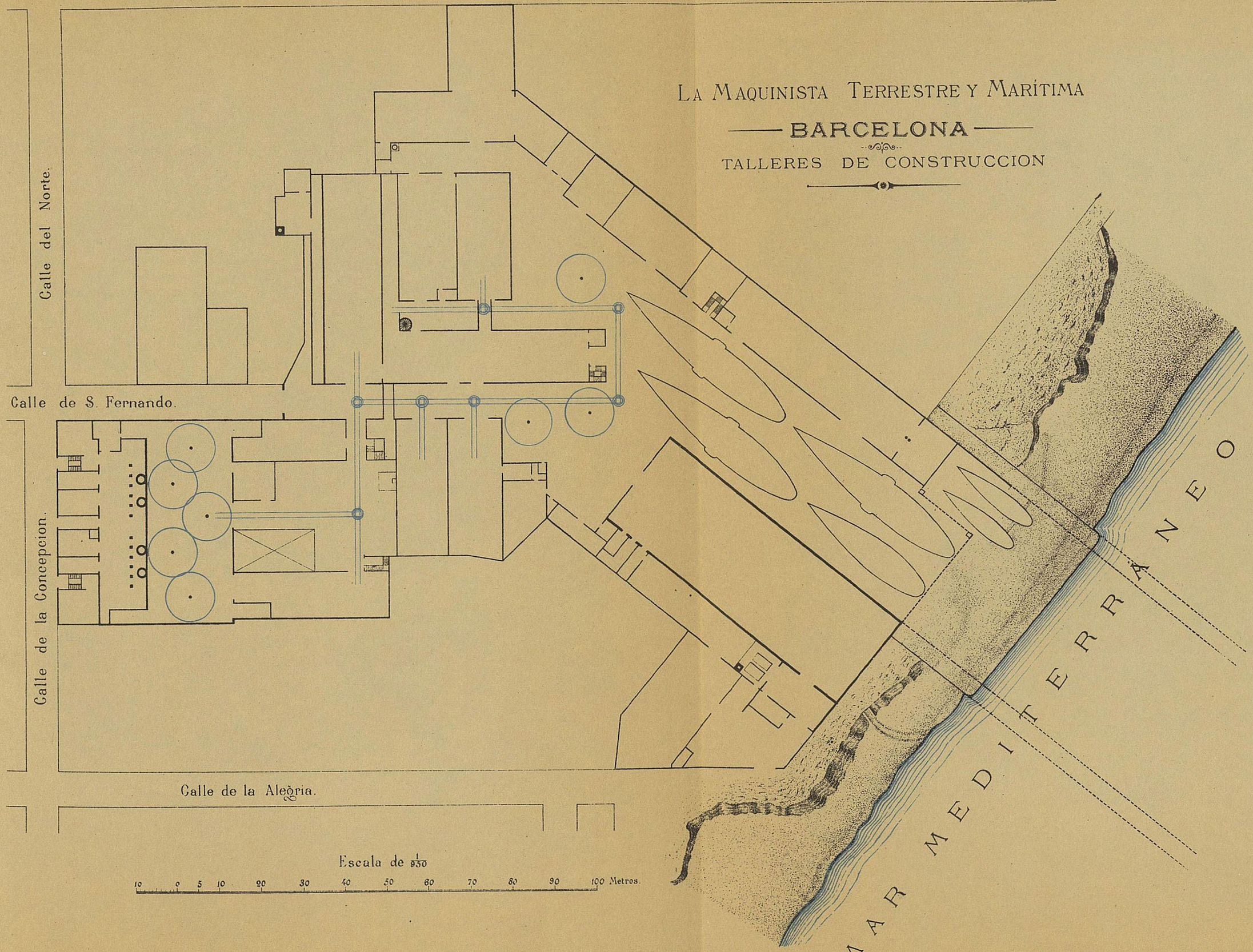
Para el caso de que en 1868 el balance obligara a liquidar la Sociedad se sometieron a la aprobación de los accionistas las siguientes proposiciones: 1) Que se impetrara de Isabel II la concesión de una reforma de los Estatutos que dejara margen a la liquidación total o a otras variaciones. 2) Que se pidiera una rebaja de contribución ya que se

JUANELO TURRIANO

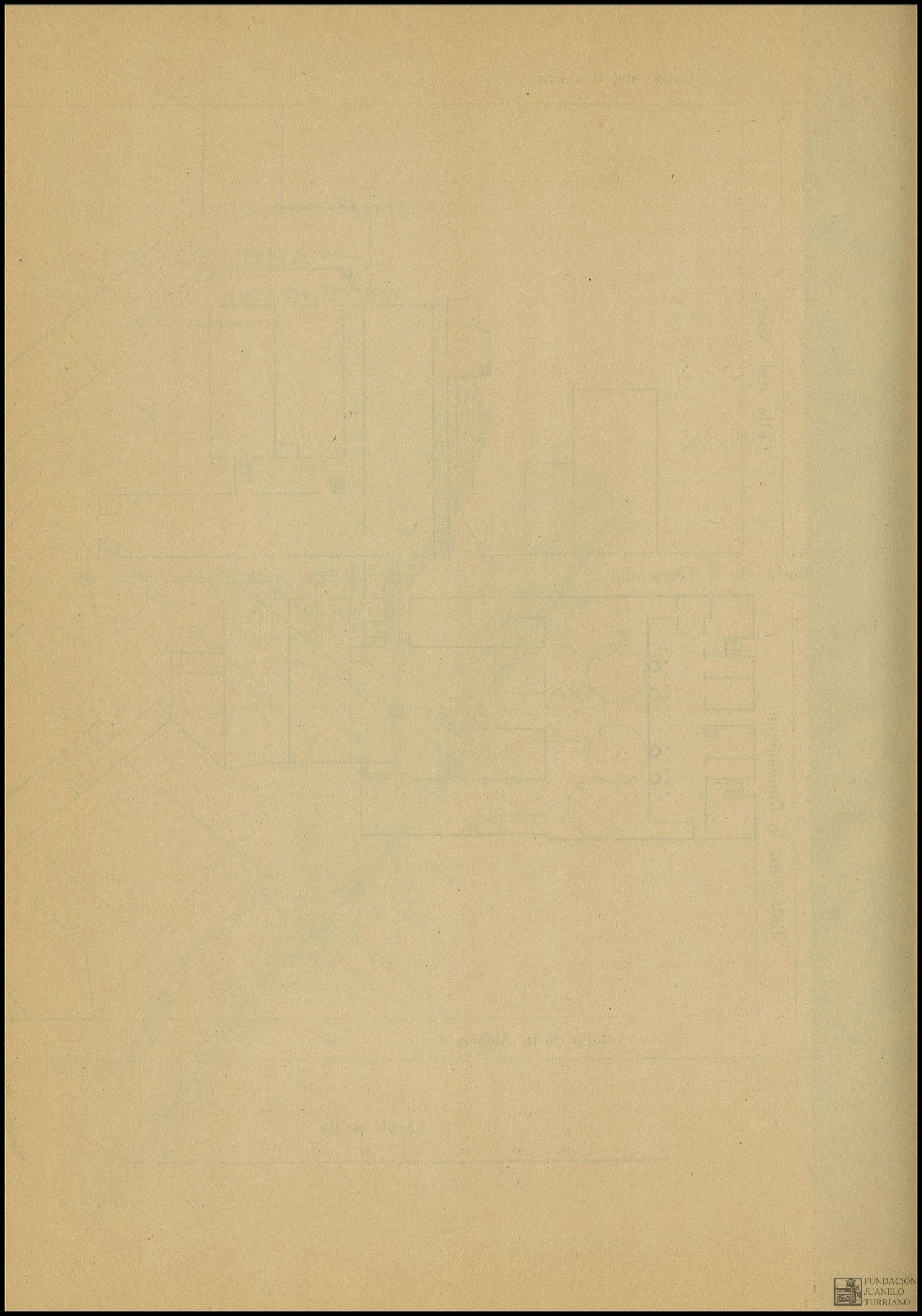
LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA

BARCELONA

TALLERES DE CONSTRUCCION



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

pagaba en tal concepto 65.917'81 reales, cantidad equivalente a la mitad del beneficio repartible. 3) Que se introdujesen toda clase de economías en el personal, salarios, reducción de deudas, venta de efectos en existencia, máquinas y reducción del acopio de primeras materias. 4) Que se estudiase la posibilidad de ensayar algunos trabajos de ferretería o carpintería aplicados a los ferrocarriles.

En medio de la tristeza y la preocupación general, el accionista Fontanals manifestó que no estimaba la situación tan crítica y que, por lo menos, había que impedir que trascendiera al público pues entonces serían menos aún los encargos. Isidoro Pons, José M.ª Serra y José Cortada se mostraron favorables al arreglo propuesto. Sometido a votación quedó acordado. "La Maquinista" se concedía a sí misma un año más de vida.

Régimen de economías.

Tal como Fontanals había previsto, no tardó en esparcirse el rumor de que "La Maquinista" iba a liquidar. Durante el mes de julio, ante la alarma, se recibieron en la Sociedad numerosas consultas. Se hizo preciso publicar una nota en los periódicos desmintiendo rumores y manifestando que, lejos de pensar en su liquidación, "La Maquinista" estaba pronta a admitir toda clase de encargos a precios reducidos. Para dar mayor verosimilitud a la nota se anunciaba además el pago del dividendo de beneficios a los accionistas.

A fines de agosto estaban tomadas las medidas precisas para conseguir las economías necesarias: se redujo el jornal de operarios y contramaestres en una cantidad que se calculó que importaría 8.500 duros al año. El abogado Durán y Bas fué encargado de redactar dos exposiciones a Isabel II solicitando la modificación de Estatutos y la rebaja de contribución. Pero, para que no faltaran las contrariedades, el Gobierno se negaba a autorizar la venta de los terrenos de Tallers con pago en acciones. Y todavía daba, el 18 de octubre, un real decreto reduciendo los derechos de importación de máquinas, herramientas y artefactos para la industria agrícola. Al tener noticia de esta medida Ascacíbar, Bonaplata, Maciá, Tous y Soler y Arolas acordaron elevar una exposición al Gobierno de Narváez expresándole los perjuicios que este decreto irrogaría a los talleres nacionales de maquinaria, puesto que reduciría todavía más el trabajo.

Trabajos de "La Maquinista" en este tiempo.

No todo iban a ser contrariedades. Una real orden de primero de octubre de 1867, cursada por el Comandante de Marina del Tercio y provincia de Barcelona, invitaba a "La Maquinista" a enviar un dele-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

gado al arsenal de La Carraca para tomar medidas de "un montaje completo de hierro forjado para cañón rayado del calibre de 300", por el que el Gobierno abonaría la suma de 6.875 escudos, precio que dicho montaje costaba en Inglaterra. Se cursó también la misma invitación a otros varios constructores con la promesa de adjudicar luego más montajes a aquellos que los realizaran mejor. "La Maquinista" aceptó el encargo y decidió enviar a Cádiz uno de sus ingenieros.

Por entonces se estaba construyendo en el taller de la Barceloneta un grandioso puente metálico, en un solo tramo de cien metros, que se debía instalar sobre el Llobregat en las inmediaciones de Esparraguera. Se iniciaba también la construcción de un aparato para lubrificar los rozamientos causados sobre los cojinetes, llamado "Caja de grasa con ruedas de alas helicoidales".

Al finalizar el año 1867, Martín Arolas renunció al cargo de director de la Sociedad. Se designó para sustituirle al ingeniero Gustavo de Gispert. Había transcurrido ya la mitad del tiempo que "La Maquinista" se concedió de vida. ¿Qué pasaría al concluir el plazo?

Perspectivas económicas de "La Maquinista".

1868

Monteys y Bach, interesados por la apertura de la calle Mendizábal, acudieron a principios de 1868 a la Dirección de "La Maquinista" para adquirir una parcela de terreno contigua al teatro Romea. Se pidió por ella 7.000 duros pagados al contado o 400 duros anuales, equivalentes a un censo del 6 por ciento aproximado, que la Sra. Viuda Borrás, propietaria del terreno del teatro, debía garantizar por una hipoteca.

Dicho acuerdo de la Dirección lo aprobó la Junta de Gobierno, decidiendo además que, en atención a sus servicios, se abonase íntegro el jornal a Buenaventura Gallart, portero de los talleres "durante más de treinta años", que llevaba algún tiempo enfermo. En este acto generoso, "La Maquinista" reconocía implícitamente la perfecta continuidad que la enlazaba con aquellos talleres que trece años atrás le habían dado origen.

No era éste el único rasgo filantrópico que aquellos días la Sociedad debía hacer gustosa, puesto que las desgracias ocurridas en las islas Filipinas y en Puerto Rico obligaban, en 14 de febrero de 1868, a abrir una suscripción popular para mandar socorros y a ella eran invitados los accionistas y operarios de "La Maquinista".

Durán y Bas redactaba el pliego de condiciones para la subasta de los terrenos de Tallers, que formaba parte del plan de economías. Antonio López, el famoso naviero, proyectaba establecer en Barcelona un dique para carenar buques de vapor de su Compañía, si de nuevo le

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

otorgaba el Gobierno de Narváez el servicio de correo de las Antillas. Ofrecía en tal caso a "La Maquinista" una participación en el capital del dique y le aseguraba trabajo para reparaciones en sus buques, por valor de unos 150.000 duros anuales. Tan halagüeñas promesas en aquellas críticas circunstancias juzgólas "La Maquinista" muy dignas de consideración ya que le abrían un horizonte insospechado, que los acontecimientos no tardaron en ennegrecer.

Desvelos y anhelos entre la zozobra.

Vendió Celedonio Ascacíbar todas sus acciones de "La Maquinista" a Agustín Ascacíbar y dejó de pertenecer a la Sociedad el 3 de abril de 1868, siendo elegido José M.ª Serra para desempeñar su cargo.

La muerte del general Narváez, el 23 del mismo mes, provocó la dimisión de su Gobierno. Intentó reorganizarlo Luis González Bravo, pero de hecho el moderantismo poco podía hacer ya para impedir la revolución que los partidos oposicionistas coaligados estaban preparando.

Al celebrarse en 22 de junio Junta General ordinaria de "La Maquinista", los accionistas pudieron comprobar que, gracias a las medidas adoptadas y a la reducción del personal, el balance era algo mejor que el precedente. El dividendo de beneficios se hizo efectivo ya a partir del 30 del mismo mes.

Estaba finalizando el año que "La Maquinista" se había dado a sí misma de existencia. Según se había previsto, se reunió el 13 de julio la Junta General extraordinaria, en una sesión pródiga en recuerdos y desvelos. Se trataba del proyecto de venta de los terrenos de los antiguos talleres, de la reforma del artículo 2.º de los Estatutos para la ampliación del objeto social, de la del artículo 28 sobre asignaciones de la Dirección y de la del artículo 40 sobre la liquidación de la Sociedad.

Se recordaban los tiempos dichosos de los primeros días, cuando los Administradores de la recién fundada Sociedad, deseosos de dotar al país de un gran establecimiento de maquinaria, construyeron y compraron, edificando sin descanso. El Gobierno pareció en un principio dispuesto a atender aquellos desvelos, pero aquel auge había sido fugaz y ahora — julio de 1868 — las fuerzas se debilitaban y todo parecía tambalear.

¿Economía? ¿Abnegación? No bastaban. Era preciso disminuir el capital social de 20.000.000 de reales, reduciéndolo a 15.000.000, cantidad más que suficiente para atender a la demanda de aquellos días. ¡Adiós, añorados sueños de esplendor y de grandeza! Y, extraña para-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

doja, el Sr. Risueño, representante gubernativo, seguía presidiendo esta reunión de "La Maquinista". El fin, sin embargo, no estaba tan cercano como se temía. Era posible intentar un balance más, puesto que ya se registraba un ligero aumento con respecto al anterior.

Los partidos políticos.

Momentos antes de la revolución septembrista, conviene echar una ojeada a los partidos políticos en que España se hallaba entonces dividida, visión que vamos a intentar dar a través de las propias palabras de uno de sus contemporáneos, de filiación revolucionaria: Justo Pastor. "El personal de nuestros partidos políticos — decía — se recluta casi exclusivamente entre los audaces y poco escrupulosos a quienes sólo guía la idea de medro personal; por esto nuestra historia política contemporánea resulta un tejido inverosímil de pomposos programas, arbitrariedades enormes, traiciones desvergonzadas." Y añadía: "Sólo la masa popular, poco apta aún para tener iniciativa propia y demasiado cándida para reconocer el fondo de mala fe de los hombres a quienes concede la popularidad, tiene fe en el progreso y aplaude con entusiasmo los ideales más adelantados que se le presentan." "Los trabajadores — continuaba — se entregan a los que más hablan de *libertad;* la burguesía se entrega a los que más prometen *orden.*"

Los matices en que se descomponía la política española, son por otra parte harto elocuentes y ponen de manifiesto la complejidad de aquel momento, puesto que no eran menos de quince las facciones en que se hallaba dividida la opinión: carlistas integristas, carlistas transaccionistas, absolutistas isabelinos, moderados isabelinos, alfonsistas indefinidos, unionistas antirrevolucionarios, unionistas revolucionarios, progresistas puros, progresistas democráticos, demócratas monárquicos, montpensieristas declarados, republicanos unitarios, republicanos federales, socialistas, comunistas, etc.

La revolución septembrista de 1868.

Al producirse en septiembre de 1868 la revolución que arrojaría a Isabel II del Reino y alejaría a los moderados del Poder, agregados en un solo bloque los progresistas con los demócratas y con los de la Unión liberal, Barcelona fué de nuevo escenario de turbulencias, aflorando una vez más el cariz socialista. El tendero, el menestral barcelonés calificaba de "demócrata", al que quería señalar como enemigo de la sociedad, de la propiedad y de la familia, y estos "demócratas" no tardaron en lanzarse a la calle. El retrato de Isabel II fué quemado en la plaza de San Jaime. Creóse una *Junta Revolucionaria* que empezó tomando

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

medidas radicales: disolución de los Mozos de Escuadra, expulsión de los jesuítas, derribo de algunos conventos y conversión de otros en cuarteles para albergar a sus voluntarios. En el aspecto económico rebajó en "33 y 1/3 por 100" todos los derechos de aduanas del arancel vigente. La rebaja fué impuesta a despecho de que la conservadora "Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio" expuso sus objeciones a una medida que nada solucionaba.

A pesar de todos estos sucesos, "La Maquinista" siguió construyendo máquinas de vapor para Barcelona, Reus, Anglés, Manresa, Esparraguera, Calaf, Prat, Monistrol e incluso para Alcoy y Cuevas de Vera. La crisis, sin embargo, no había terminado todavía.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO V

DE LA DECADENCIA Y EL CONFUSIONISMO POLITICO A LA ESTABILIZACION INDUSTRIAL DE "LA MAQUINISTA", EN LOS PRIMEROS AÑOS DE LA RESTAURACION BORBONICA

(1869-1880)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Los nuevos Gobiernos que se suceden en el poder después de la revolución de septiembre de 1868 y de la abdicación de Isabel II, no tardan en demostrar que carecen de un plan fijo y meditado para concluir con los abusos que han combatido. Cuando está en sus manos solucionar los problemas ignoran a ciencia cierta cómo poder hacerlo. Incurren en contradicciones y al fin y al cabo sus propósitos quedan desvirtuados pronto por incoherentes. Los intereses creados son muchos y los hombres de la revolución resultan, en el fondo, menos "revolucionarios" de lo que se esperaba, con lo que los elementos librecambistas consiguen supremacía absoluta. Los cambios políticos y los trastornos sociales van a dificultar en gran manera la estabilización industrial del país.

Los gobiernos septembristas.

En estas circunstancias y mientras la escasez de pedidos obligaba a "La Maquinista" a reducir el trabajo diario de sus obreros a tres cuartos de jornal desde el 2 de enero de 1869, se firmaba la escritura de venta de las parcelas contiguas a los terrenos de Tallers, cuyo pago se había verificado ya el 29 de diciembre de 1868.

El "Fomento de la Producción Nacional".

1869

El movimiento proteccionista, encauzado por Juan Güell Ferrer, Pedro Bosch Labrús — unos treinta años más joven que Güell — y José Ferrer Vidal, en su deseo de contrarrestar las presiones librecambistas, daba lugar, el 11 de febrero de 1869, al diario *El Protector del Pueblo*, constituyendo el 8 de marzo el "Fomento de la Producción Nacional", presidido por el propio Güell Ferrer. Del favor y popularidad que gozaban en Cataluña las ideas por ellos preconizadas no cabe dudar ante las manifestaciones ciudadanas que a poco se sucedieron.

Un estudio consecuente de los balances de "La Maquinista" pondría de manifiesto la abnegación que necesitaban los miembros todos de las Sociedades nacionales constructoras de maquinaria para seguir aventurando, año tras año inmovilizado un capital que, además de producir intereses exiguos estaba de continuo amenazado por una pérdida con-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Medio siglo ha bastado para que la Barceloneta ofrezca el aspecto que reproduce esta fotografía de 1870, tan distinto del carácter exclusivamente pescador que tuvo en un tiempo

siderable. El que concluía el 14 de marzo, proporcionaba un dividendo repartible de 85 reales por acción, superior al del año 1868 en 32 reales, a pesar de los acontecimientos ocurridos en el transcurso de la última anualidad.

"La Maquinista": cambios y proteccionismo.

Ramón Bonaplata Nadal falleció el 2 de abril de 1869, cuando no contaría más de 55 años. Parece ser que influyó de modo decisivo en su muerte prematura un hecho ocurrido años atrás en Sarriá. En efecto, corrían los días del 1843, cuando una partida de jamancios le apresó. Pudo escapar, derribando de un golpe a uno de ellos, en tanto que algunos de sus compañeros eran asesinados.

Para sustituirle en la Junta de Gobierno de "La Maquinista" se designó, con carácter de interino, a Isidoro Pons. En aquel momento la Dirección de la Sociedad proyectaba construir puentes de hierro para el ferrocarril de Zaragoza y de Navarra, e invitaba a los obreros y empleados a que se sumaran a la suscripción abierta con el fin de regalar una pluma de oro a Juan Güell Ferrer en agradecimiento por sus constantes desvelos en defensa de la protección al trabajo nacional.

Si el proteccionismo no era profesado, según hemos apuntado ya, por los elementos directivos de la España septembrista, es indudable que estaba ganando terreno. A pesar de ello se imponía una vigilancia constante para neutralizar los esfuerzos librecambistas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Comisión parlamentaria encargada de la reforma de los aranceles ofrecía pocas garantías. Para precaverse, los constructores barceloneses de maquinaria tuvieron una reunión, a principios de mayo de 1869. Acordaron en ella las bases de los aranceles que iban a someter al dictamen de la Comisión citada, confiando la redacción del proyecto correspondiente a los directores de "La Maquinista".

Las reformas urbanas y el puerto de la ciudad.

Bajo los nuevos Gobiernos, Barcelona seguía aquejada de diversos males; la industria no lograba salir del estado de postración en que venía debatiéndose. Pero estaban en curso dos grandes obras: la Universidad y el puerto. Se esperaba la reanudación de una tercera, años atrás comenzada: la vía férrea que por Figueras debía unir el Levante peninsular con Francia.

Mientras proseguían los trabajos para la total apertura de la calle Muntaner, la Junta de Obras del Puerto intentaba que se anulara una concesión otorgada en 1867 a la "Compañía Comanditaria de los almacenes de depósito o docks de Barcelona" por obstaculizar sus trabajos. Subastó el dragado del puerto, al mismo tiempo que se levantaban grandes tinglados y se trabajaba en los diques del Este y del Oeste — de los que se habían construído ya 300 y 120 metros lineales respectivamente — y en las canteras de Esparó y de Antúnez.

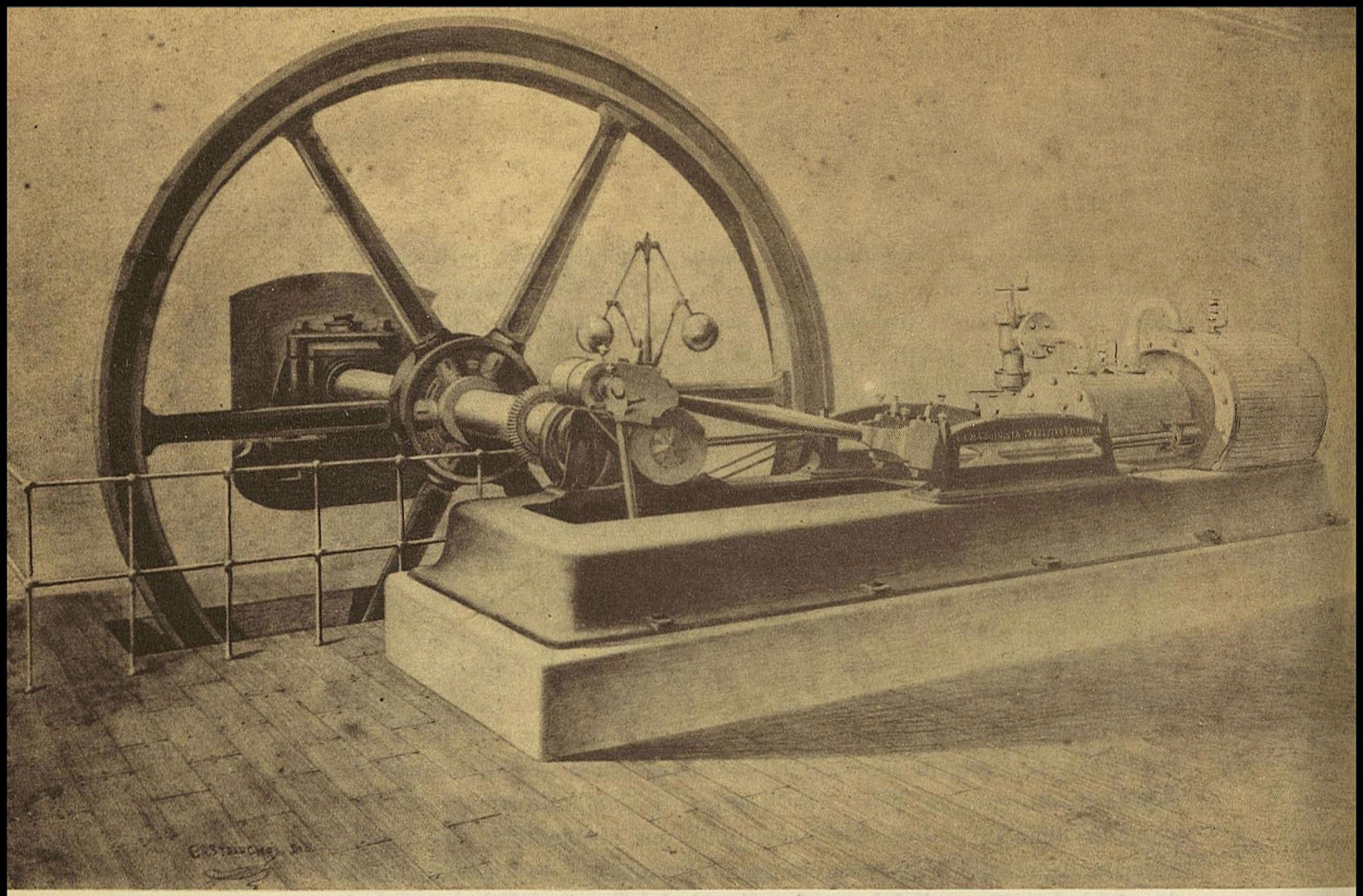
La situación a mediados de 1869.

En la Junta General de accionistas celebrada el 11 de junio de 1869, "La Maquinista" deliberó acerca de la conveniencia de seguir rigiéndose por la Ley de Sociedades Anónimas de 28 de enero de 1848 o adoptar el Código de Comercio. Para esto último le facultaba el decreto de 28 de octubre de 1868 citado en el capítulo precedente. De momento se acordó que siguiera rigiéndose por la Ley de 1848. José Sindreu pasó a ocupar en la Junta de Gobierno la vacante de Ramón Bonaplata y el financiero José M.ª Serra quedaba reelegido para la presidencia.

Pocos días después, "La Maquinista" hacía efectivo el pago del dividendo último no obstante la escasez de pedidos, debida a las críticas circunstancias por que atravesaban varias industrias de las que vivía la de maquinaria, y a pesar de las huelgas forzosas y del recrudecimiento de las luchas sociales que ahora se suceden ya con mayor intensidad. Los obreros catalanes se incorporan al movimiento internacionalista adiestrados por elementos procedentes de otros países.

El maquinismo originó la formación de un proletariado internacionalista que brindó, a partir de aquellos momentos, nuevas agitacio-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor "Compound-Tandem", a doble corredera, con condensación, de 50 HP., construída en 1870

nes. Contribuyó a crear una situación desfavorable para el progreso anhelado el régimen arancelario que seguía gravando con derechos del 30 al 80 por ciento las primeras materias, mientras que la maquinaria extranjera de mayor importancia no pagaba más que el 2 por ciento al ser importada.

La regencia de Serrano.

Aceptada por la Constitución la monarquía como sistema gubernamental y sustituído, en 18 de junio de 1869, el Ministerio de Serrano, este gobernante — convertido en Regente del Reino "por la voluntad de las Cortes soberanas" tres días antes — promulgó una ley reorganizando la "Sociedad Catalana General de Crédito" y reduciendo su capital a tres millones de escudos nominales. Valentín Almirall organizaba por entonces en Barcelona el "Club de los federalistas" que poco después daría a la publicidad un periódico de título significativo: *El Estado Catalán*.

En la sesión de Cortes celebrada el 30 de junio, el ministro de Marina, Juan Bautista Topete, contestando al diputado Ramos Calderón, se manifestó dispuesto a dejar los arsenales a la industria privada, siempre que "alguna casa respetable" se quisiera encargar de ellos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Enterados de tales extremos los talleres de construcción de maquinaria y fundición establecidos en Barcelona, dirigieron el 12 de julio una carta abierta al expresado Ministro exponiéndole las posibilidades de realizar, entre todas ellas, su proyecto. Firmaban la carta: Gustavo de Gispert por la Dirección de "La Maquinista", Joaquín Santamaría por la "Navegación e Industria", "Alexander Hermanos", "Manuel Pujadas", "Pedro Colomer", "Josep White", "Valls Hermanos", "J. Comas y Blanch" y "Amador Pfeiffer".

A la par aprovechaban una vez más la ocasión para recordar que, si no se fabricaban en los talleres nacionales cuantos aparatos podía necesitar la Marina de Guerra, se debía a que los pedidos del Gobierno eran escasos y aun difíciles de cobrar, siendo así que los encargos realizados en el extranjero se pagaban en el acto.

Sin la protección oficial no podían los talleres hacer desembolsos considerables ni menos exponerse a costear el material para que luego los pedidos se hicieran fuera de España. Y aun añadía: "constantemente hemos visto, y lo decimos con amargura, una marcada tendencia a favorecer a los productores extranjeros con detrimento de los nacionales". Y era mucha verdad. Los industriales del siglo XIX se habían acostumbrado a las revoluciones políticas que lo prometían todo sin dar nada luego y esperaban una "revolución económica" que les fuese favorable.

El arancel de julio de 1869.

Concluída la labor de la Junta de Aranceles, bajo la supervisión de Laureano Figuerola, que seguía en el ministerio de Hacienda, firmó el Ministro, el 12 de julio de 1869, los nuevos aranceles. Se hacía en ellos algunas concesiones a los constructores de maquinaria. Ya anteriormente, un decreto de 28 de noviembre de 1868 había dispuesto que fuesen devueltos a los constructores de buques y a los de máquinas de vapor marítimas, los derechos de los materiales que hubiesen importado con destino a nuevas construcciones y reparaciones. Ahora se insistía en igual sentido añadiendo, además, que el Gobierno concedería primas a los constructores de máquinas.

Ninguna de estas promesas alcanzó a ser realidad. En vano "La Maquinista" formuló varios expedientes en solicitud de dichas devoluciones. Un año después no se le había reintegrado todavía ni un solo céntimo.

Al poco tiempo de firmado el nuevo arancel, el regente Serrano decretaba su puesta en vigor a partir del primero de agosto de 1869, presentando Figuerola otro proyecto de ley en que se cedía gratuita-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

mente al Ayuntamiento de Barcelona el solar de la Ciudadela demolida para ensanche de la ciudad y destino a parques y jardines. La falta de estos últimos se hacía sentir cada día más, aparte de que dejaba bastante que desear la limpieza de las 443 calles, callejuelas y plazas de la ciudad, con una extensión de 47 kilómetros y 183 metros.

El mismo día de la puesta en vigor de los nuevos aranceles, alzaron sus protestas contra ellos los armadores y propietarios de 205 buques españoles dedicados a la navegación de altura, declarando que los principios librecambistas profesados por la mayoría de la Junta y por el Ministro los habían informado en su esencia, poniendo en práctica la abolición del derecho diferencial de bandera.

La cautela con que se impuso este arancel, que tendía a igualar las tarifas prescindiendo del punto de origen de las mercancías, impidió antes toda reclamación.

Por otra parte, la industria textil tropezó con que Laureano Figuerola calculaba el tope máximo del derecho protector en un 35 por ciento del valor de la mercancía y aun en la famosa "base 5.ª" de estos aranceles — que no llegó ya a ponerse en práctica — dispuso que los industriales tenían un plazo de seis años para modernizar su maquinaria y abaratar con ello la producción; transcurridos estos años, los derechos protectores empezarían a rebajarse periódicamente.

Puesto en vigor el arancel, no satisfizo tampoco a los librecambistas y la reacción de éstos y de los proteccionistas motivó que Figuerola abandonara la cartera del ministerio de Hacienda por unos meses.

"La Maquinista" en la encrucijada.

La situación permanecía angustiosa. "La Maquinista" sólo podía dar trabajo a unos quinientos obreros cuando su posibilidad normal era el triple. Los mejores clientes y aun los propios accionistas se veían forzados a dirigir sus pedidos a Inglaterra, Francia o Bélgica en busca de mayor economía.

Hallándose en Barcelona a primeros de agosto Topete, ministro de Marina, "La Maquinista" le invitó a que visitara los talleres. Acudió a ellos el Ministro el día 2 del citado mes, acompañado de diversas personalidades. Esta visita constituía, de hecho, la respuesta a la carta del 12 de julio. Sumamente complacido, Topete prometió hacer cuanto le fuese posible para que se construyeran en Barcelona algunas máquinas que precisaba la Marina.

Por aquellos días se procedía a la colocación de las grandes armaduras de hierro que debían sostener la cubierta de la platea del "Teatro

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

del Circo", construído bajo la dirección del arquitecto Fontseré. Las armaduras habían sido proyectadas por José M.ª Cornet y Mas, ingeniero de "La Maquinista" en cuyos talleres se construyeron. También entonces trabajaban éstos en la construcción del vapor-remolcador de hélice "Lince", dirigida por José Ribera, que fué botado al agua el 3 de octubre con toda felicidad.

Los trabajos del puerto tropezaban con dificultades. La empresa constructora de los muelles de San Beltrán ponía a prueba la paciencia de la Junta de Obras. Se había comprometido a concluir en plazo fijo una serie de bloques y parecía realizarlos a ritmo muy lento. La opinión barcelonesa se manifestaba también contraria a dicha empresa pero, por lo visto, contaba con influencia en las altas esferas políticas para mantenerse.

Declinaba ya el año 1869 cuando, el 6 de diciembre, un fuerte temporal, que azotó las playas de nuestras costas, causó graves desperfectos en el varadero de los talleres, imposibilitando durante algún tiempo las reparaciones náuticas en "La Maquinista".

El proyecto latente de construcción de locomotoras.

1870

La conveniencia de iniciar la construcción de locomotoras seguía preocupando a "La Maquinista", que encargó a Diego Murillo, especialista en estas máquinas, el estudio de una locomotora y la redacción de una memoria razonada. Ambos documentos fueron entregados el 5 de enero de 1870 para su examen a los ingenieros de "La Maquinista". La impresión era favorable, pero la empresa parecía arriesgada. Los beneficios eran dudosos, aun contando con la posibilidad de importar las primeras materias libres de derechos. Pero, a pesar de las reservas de Sindreu, se creía que, vencidas las dificultades de los primeros momentos, serían mucho más ventajosas las condiciones.

Debiendo la Compañía del ferrocarril de Martorell adquirir dos locomotoras, se mostró dispuesta a encargarlas a "La Maquinista" si ésta presentaba proposiciones favorables a corto plazo. Cornet y Mas se hallaba entonces revisando los documentos formulados por Diego Murillo y "La Maquinista" ofreció una proposición que llegó tarde. En efecto, poco después contestó la Compañía del ferrocarril de Martorell diciendo que ya tenía contratadas sus dos locomotoras pero que debía adquirir otras dos cuando contase con fondos disponibles y que no tendría inconveniente en tratar con "La Maquinista". En la Junta de 21 de enero, Maciá se mostró partidario de aprovechar la primera coyuntura favorable para iniciar construcciones de máquinas de precisión.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"La Maquinista" y la Ley de Sociedades y Bancos.

Las Sociedades y Bancos se encontraron facultados para reformar sus estatutos y reglamentos por la promulgación de una ley dada el 19 de octubre de 1869 y desarrollada el 21 de enero de 1870. Con objeto de decidir las posibles aplicaciones de ambas leyes a su caso, la Junta de Gobierno de "La Maquinista" convocó Junta General extraordinaria de accionistas para el 21 de febrero.

Reunida la Junta en este día, se sometió a votación la conveniencia de acogerse a la Ley de 19 de octubre de 1869. Así se acordó, quedando con ello la Sociedad independizada de la tutela del Gobierno. El delegado gubernativo, Risueño, se despidió. "Desde hoy — decía el informe de la Junta, con manifiesta satisfacción — la Sociedad es dueña exclusiva de su porvenir."

Reforma de Estatutos y Reglamentos.

Al mismo tiempo, de acuerdo con la ley de 21 de enero de 1870, "La Maquinista" procedía a la reforma de los Estatutos y Reglamentos sociales.

Entre los artículos modificados cabe destacar el segundo, referente al objeto de la Sociedad, en que se completaban los trabajos a que se dedicaría en lo sucesivo incluyendo en ellos la construcción completa de buques, la de locomotoras para caminos de hierro y "todas las demás clases de máquinas que se crea convenientes" y añadiendo todavía la posibilidad de dedicarse a otra industria cualquiera.

"El plazo de duración de la Sociedad — se decía en el artículo cuarto — será de veinticinco años... pudiendo prorrogarse su existencia si así lo resolviera la Junta General de accionistas..." El quinto se refería al capital de la Sociedad y quedaba modificado en el sentido de que lo integrarían cinco mil acciones de 3.800 reales cada una, de donde éste se reducía a 19.000.000 de reales y debía aún reducirse en lo sucesivo a 15.200.000 reales, representados por cuatro mil acciones de valor igual a las anteriores. En caso de requerirlo las circunstancias, el artículo sexto abría la posibilidad de aumentar de nuevo el capital.

Se fijaba, a continuación, las facultades de los Directores, la forma de representar las acciones y otros varios cambios de interés puramente interno y administrativo.

Los nuevos Estatutos y Reglamentos se elevaron el 14 de marzo de 1870 a escritura pública, cursándose una comunicación al ministerio de Fomento explicando dichos cambios. Por disposición del Regente del Reino, general Serrano, manifestó el Ministro quedar enterado y relegar de sus funciones al delegado del Gobierno. "La Maquinista" podía emprender sola su ruta de industrialización. Se hicieron impri-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

mir con rapidez los Estatutos y Reglamentos para que fuera posible repartirlos a los accionistas antes del 13 de junio, fecha fijada para la reunión anual.

La Junta de Gobierno de la Sociedad quedaba autorizada para amortizar acciones, vender los terrenos de Tallers admitiendo acciones en pago, cesión de créditos, etc., a fin de verificar la reducción del capital social. El balance del ejercicio concluído, señalaba un dividendo menor en cinco reales al de 1869.

La actividad de las Cortes y el Congreso Obrero.

Las Cortes desplegaban por entonces una actividad insospechada. Bastaban ya sólo breves horas — según un comentarista jocoso — "para dotar a España de media docena de pensionados del Tesoro y de unos cuantos créditos suplementarios, y otros tantos suplementos de crédito que eleven disimuladamente y a la callada la suma de los gastos públicos". Existía el peligro de que el Gobierno de Prim formalizara tratados de comercio — con Bélgica e Inglaterra — libres de preocupaciones protectoras para la industria del país. Pero no era esto todo.

Con motivo del Congreso Obrero celebrado en Barcelona durante la segunda quincena de junio de 1870, se producían constantes alteraciones del orden en las calles de la ciudad ocasionando víctimas y sembrando la alarma en el vecindario. Consideraban las autoridades que tales tumultos eran "expresiones naturales y propias de un pueblo libre" y optaban por inhibirse de ellas. En cambio iniciaban la persecución del bandolerismo e introducían reformas en la Guardia Civil.

Las irregularidades del servicio telegráfico entre Madrid y Barcelona, realizado a través de Zaragoza, eran cada vez mayores.

De esta forma el descuido de intereses vitales para el país mal podía compaginarse con estos otros intentos parciales e insuficientes para remediar la situación. Si se seguía construyendo máquinas y buques — dos de éstos realizados en el astillero de la ciudad se botaban al agua el 17 de julio — era afrontando el estado de cosas como único medio de subsistir.

Conflicto obrero en "La Maquinista".

Mediado ya el mes de julio de 1870, empezaron a repercutir en "La Maquinista" las consecuencias de las reivindicaciones iniciadas por los obreros. Una comisión obrera se presentó a la Junta de Gobierno de la Sociedad, formulando una petición escrita de los operarios cerrajeros, caldereros, fundidores y modelistas para que se rebajara la jornada ordinaria de trabajo a diez horas, en lugar de las once que se

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

venían trabajando. Pedían también que no se trabajasen horas extraordinarias más que en caso de estar de acuerdo en ello los obreros y mediante el pago de jornal doble por las mismas.

Examinado el asunto por la Junta de Gobierno, calculó que la modificación solicitada importaba de 16.000 a 18.000 duros anuales. Más de lo que suponía el beneficio normal de un balance, acordando contestar negativamente a la pretensión expuesta.

La reacción no se hizo esperar. Los obreros metalúrgicos, cerrajeros, caldereros, fundidores y modelistas de "La Maquinista" se declararon en huelga el primero de agosto. El hecho era tanto más sensible cuanto que sus efectos venían a sumarse a los sacrificios por la lucha contra las desventajas arancelarias. A pesar de la huelga, "La Maquinista" intentó seguir trabajando con los obreros adictos y logró, el día 2, la vuelta a su labor de algunos operarios.

Pero viendo que no cesaba la actitud de la mayoría de los obreros, aunque la huelga se hallaba localizada sólo en los talleres de "La Maquinista", los restantes constructores de máquinas de la ciudad se hicieron solidarios con ella y acordaron, el día 5, con el Gobernador civil de la provincia, ir al cierre de todos sus establecimientos oponiendo así la huelga de patronos a la de operarios como única manera de hacer presión sobre los huelguistas para que se reintegrasen al trabajo.

La prensa sensata exhortaba a que se reanudara el trabajo, pero la presión ideológica que animaba aquellos actos no cedía. Durante siete semanas consecutivas siguió la huelga general de trabajadores. Al concluir ésta, siguieron tres meses de paralización forzosa por orden gubernativa a causa de la presencia en la Barceloneta del *tifus icterodes*. Puede suponerse con tales contratiempos, el estado de los negocios.

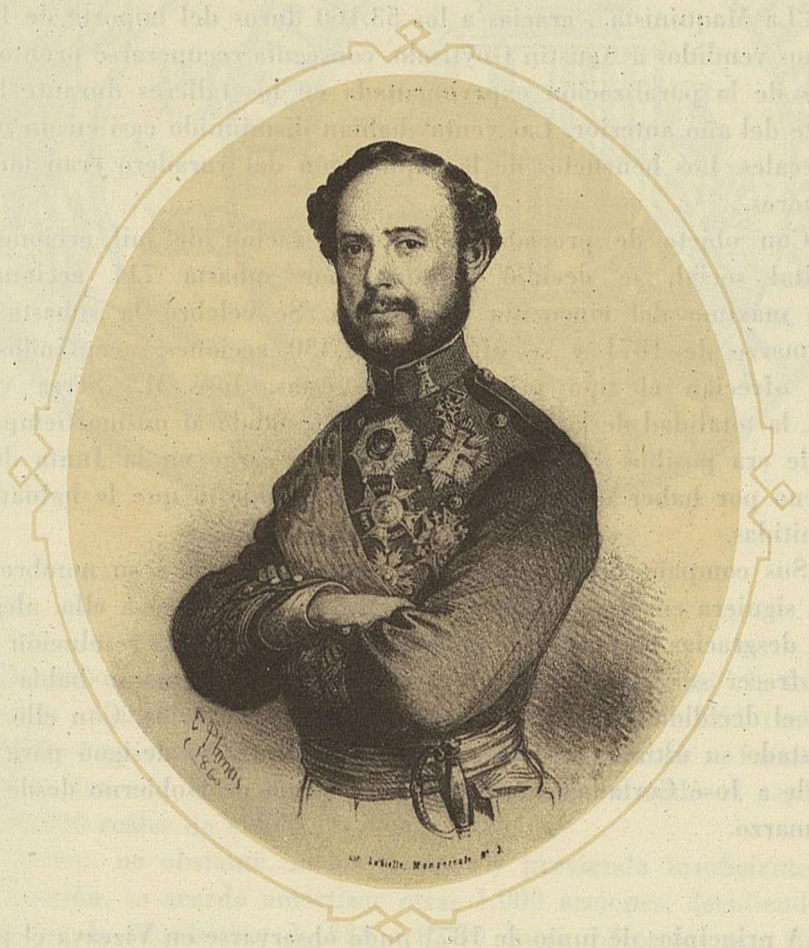
En medio de tan funestas circunstancias, sin embargo, Agustín Goytisolo adquiría, el 27 de agosto, los terrenos que "La Maquinista" poseía entre las calles de Tallers, Gravina y Pelayo, de una superficie total de 103.358 palmos cuadrados por el precio de 53.160 duros libres de gastos para la Sociedad.

El Duque de Aosta acepta la corona.

Las gestiones del general Prim en busca de soberano dieron al fin resultado en octubre. El Duque de Aosta aceptó, el 4 de diciembre, la corona de España, con el nombre de Amadeo I. La noticia pareció sacar al país de su atonía. Mediado diciembre habían vuelto ya los trabajos de los talleres de maquinaria a su estado normal y "La Maquinista"

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

gestionaba del Gobierno, junto con los restantes propietarios e industriales de Barcelona, que condonara un trimestre de contribución, atendidos los perjuicios causados por la epidemia. Volvía de nuevo el quehacer a cicatrizar heridas y la Junta de Obras del Puerto sacaba a



EXMO. Sr. D. JUAN PRIM

Conde de Reus, Marqués de Castillejos

subasta, en 29 de diciembre de 1870, las obras del muelle de la muralla del Mar, adjudicadas a Federico Mumbrú, para evitar que con la falta de trabajo la miseria siguiera gravando la situación de las familias modestas. Con todo, en "La Maquinista", debido a este cúmulo de impedimentos, sólo se habían fabricado en aquellos últimos seis meses tres motores de vapor.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"La Maquinista" supera la crisis.

Poco más de un bienio retuvo tan sólo la corona el nuevo soberano, Amadeo I de Saboya. Durante estos dos años se consiguió superar la crisis industrial pero, cuando esta superación parecía firme, los acontecimientos políticos vinieron a malograrla una vez más.

"La Maquinista", gracias a los 53.160 duros del importe de los terrenos vendidos a Agustín Goytisolo, conseguía recuperarse pronto, después de la paralización experimentada en los talleres durante buena parte del año anterior. Las ventas habían disminuído casi en un millón de reales. Los beneficios de la explotación del varadero eran también menores.

Con objeto de proceder a la amortización de mil acciones del capital social, se decidió adquirir por subasta 711 acciones al tipo máximo del cincuenta por ciento. Se celebró la subasta el 4

1871

de marzo de 1871 y se ofrecieron 1.430 acciones, aceptándose las que ofrecían el tipo más bajo. De éstas, José M.ª Serra vendió 455, la totalidad de las que poseía, manifestando al mismo tiempo que no le era posible seguir desempeñando su cargo en la Junta de Gobierno por haber dejado de ser accionista, puesto que le habían sido admitidas.

Sus compañeros le propusieron poner acciones a su nombre para que siguiera en el cargo, pero José M.ª Serra se negó a ello, alegando que desgracias de familia le obligaban a tomar aquella resolución y que al ofrecer sus acciones a un precio bajo en extremo lo había hecho con el decidido propósito de retirarse de los negocios. Con ello había prestado su último servicio a "La Maquinista". Se designó para sustituirle a José Cortada, presidente de la Junta de Gobierno desde el 23 de marzo.

Primer chispazo de la "Internacional" en Vizcaya.

A principios de junio de 1871 pudo observarse en Vizcaya el primer chispazo de la *Internacional*. La mitad de los obreros fundidores de la fábrica del Desierto, en Baracaldo, propiedad de los Ibarra, se declaró en huelga.

Concidía este acto con los tres proyectos que se proponían para mejorar la situación económica española: 1) Rebaja de los intereses de la deuda, acompañada de una disminución proporcional en los gastos públicos. 2) Rebaja del presupuesto de Guerra y Marina por medio de una reforma en el ejército y en la armada. 3) Incautación de los ferrocarriles por el Estado. Para conseguir dotar de recursos permanentes a los Ayuntamientos se solicitaba la reforma de los arbitrios municipales.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Medalla de la Exposición General Catalana de 1871

Amortización de acciones en "La Maquinista".

Por entonces quedaba completada por "La Maquinista" la amortización y adquisición de las 736 acciones que, unidas a 264 recibidas en 1870 — en cesión de créditos diversos —, alcanzaban a formar las 1.000 acciones que se quería anular. Quedaba reducido el capital a 15.200.000 reales de vellón.

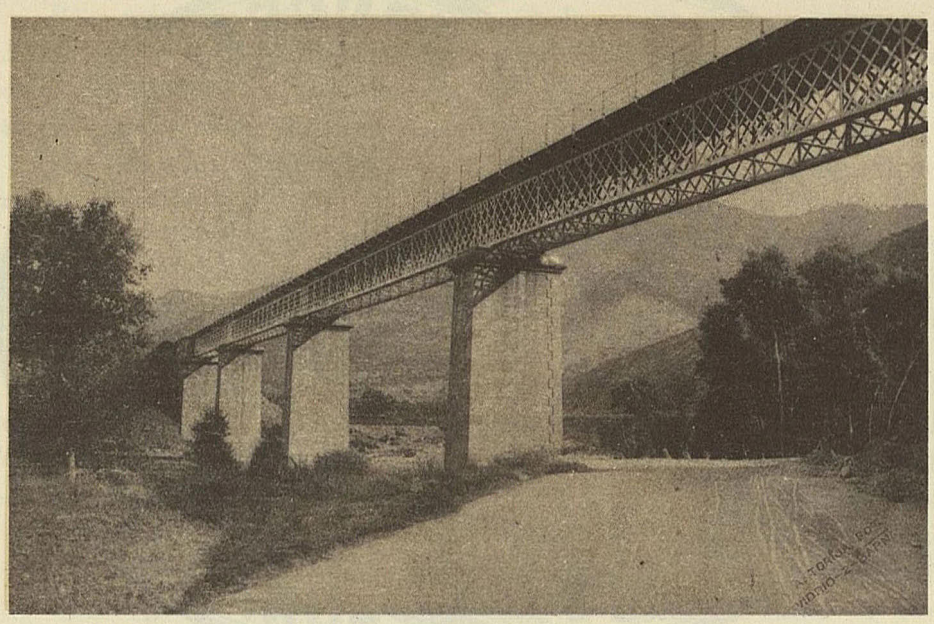
Corrían, no obstante, malos tiempos y previendo insuficiente esta disminución, se acordó amortizar otras 1.000 acciones, decidiendo, de momento, la adquisición de 338 a 82'50 duros, ofrecidas por Nicolás Tous y Mirapeix y otros herederos de Ramón Bonaplata.

La Exposición Catalana de 1871.

Amadeo I llegó a Barcelona el 8 de septiembre de 1871. Para festejar su visita a la ciudad, se instaló en la planta baja de la nueva Universidad, poco menos que en medio del campo todavía, una grandiosa Exposición General Catalana, con los productos de la industria y agricultura.

En ella participaron diversos establecimientos constructores de máquinas. "La Maquinista" expuso varias piezas de máquinas de vapor y una bomba de gran presión. Otro tanto hicieron el "Nuevo Vulcano"

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente de Can Palau, en la línea del Ferrocarril de San Juan de las Abadesas, construído en 1871

y los talleres de "Valls Hermanos". "Planas, Junoy y Cía.", de Gerona, presentaron una turbina y una máquina para la fabricación de papel continuo. Peyronill y Alcañiz exhibían maquinaria agrícola. Y otras máquinas diversas, Monturiol, Miquel y Roca, Sociats de Sampedor y otros. La "Herrería de Ntra. Sra. del Remedio", de J. y C. Girona, presentaba sus vigas de hierro. También figuraban en la Exposición otros muchos utensilios de hierro, de los Muller, Ciervo, Vallés, Amenós, Mañach y algunos más.

Los "maquinistas" ante la visita de Amadeo I.

Con la llegada del Rey, los fundidores y constructores de máquinas barceloneses creyeron que se presentaba el momento oportuno para la reivindicación de su industria constreñida bajo los últimos aranceles, de inspiración librecambista.

"La Maquinista", en espera de que el monarca visitaría sus talleres se preparó, encargando a Rómulo Moragas, abogado madrileño a la sazón en Barcelona, que redactara un memorial para el Rey en que se expusiera la precaria situación de la industria de maquinaria debido a la anomalía existente en el arancel de aduanas, que seguía gravando las primeras materias y permitiendo la importación sin apenas gravamen de las máquinas elaboradas.

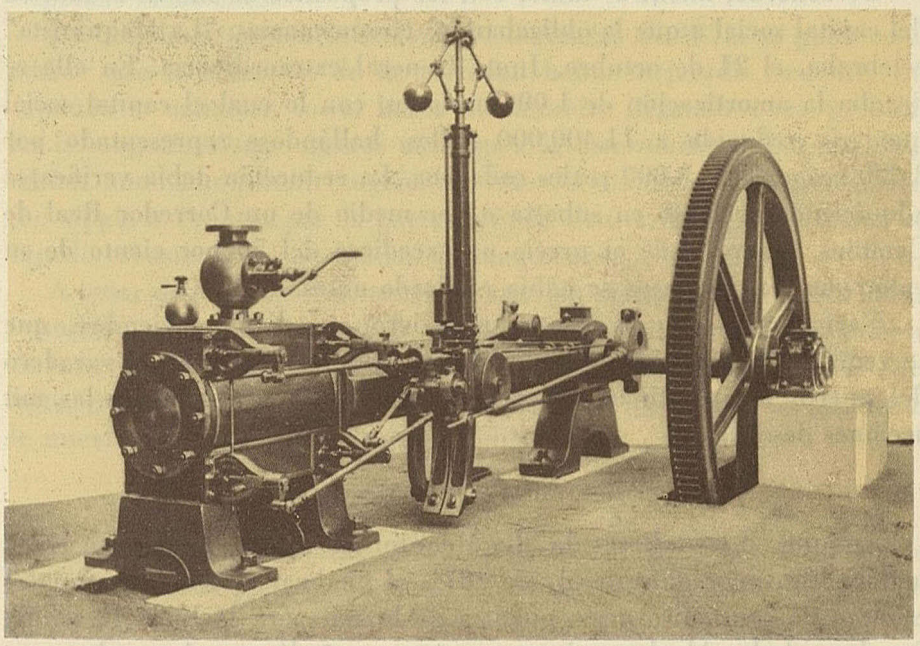
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Este memorial, suscrito luego por todos los fundidores y constructores de máquinas de Barcelona, fué entregado al soberano, a los pocos días, por una comisión que, integrada por Cortada, Maciá y Gispert y por Diego Serra, acudió a rendirle visita al Palacio Real. Amadeo I prometió pasar el escrito al ministro de Hacienda, ya que el asunto era de su directa incumbencia y en esta débil esperanza se resumió todo.

El monarca acudió, el 15 de septiembre, a los talleres acompañado de sus ayudantes, del alcalde de la ciudad, Gobernador civil y varios diputados, entre ellos Víctor Balaguer y José Maluquer. Nicolás Tous y Mirapeix acompañó al Rey explicándole los trabajos de las diversas secciones. Amadeo I presenció la fundición, en una de ellas, de una gran pieza o segmento dentado para una máquina de vapor de la fábrica de "José Puig y Cía.", de Esparraguera.

Esperanzas de la industria.

Por las mismas fechas se sometía a prueba en diversas industrias y en los ferrocarriles el carbón de San Juan de las Abadesas y el de Berga. El resultado de uno y otro se calificaban de excelentes. "La Maquinista" incluso acordó, el 23 de septiembre, que se consignara en acta su satisfacción por haber empezado a consumir coke de las citadas minas de San Juan congratulándose del precio y calidad del producto.



Máquina de vapor monocilíndrica, con distribución sistema "Corliss" y condensación, de 40 HP. (1872)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Todavía en 1872, en que fué tomada esta fotografía, Barcelona poseía en la Barceloneta un importante puerto pesquero, que aquí aparece en primer término, mientras en el fondo se ve el muelle del "Rebaix'.

La elevación de Víctor Balaguer al cargo de ministro de Ultramar significó, aunque no por mucho tiempo tampoco, una nueva esperanza de apoyo para la reforma arancelaria.

De acuerdo, mientras tanto, con los propósitos de nueva reducción del capital social a que la obligaban las circunstancias, "La Maquinista" celebraba, el 21 de octubre, Junta General extraordinaria. En ella se decidía la amortización de 1.000 acciones, con lo cual el capital social quedaría reducido a 11.400.000 reales, hallándose representado por 3.000 acciones de 3.800 reales cada una. La reducción debía verificarse adquiriendo acciones en subasta o por medio de un Corredor Real de Cambios, siempre que el precio no excediera del 50 por ciento de su valor nominal, como ya se había realizado antes.

Varios vocales de la Junta propusieron, mediado noviembre, que se vendiera la participación que "La Maquinista" tenía en el varadero del puerto y se destinara el producto de la venta a adquirir las mil acciones deseadas.

Construcciones de "La Maquinista".

Aunque en los talleres de "La Maquinista" sólo se fabricaron cinco motores de vapor durante el año 1871, al finalizar éste se conseguía el encargo de construir varios puentes de hierro para la línea férrea de San Juan de las Abadesas. A este encargo se añadía, en el mes de enero de 1872, el de reformar la máquina y calderas — de 880 caballos de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

fuerza — del vapor "Castilla", propiedad de Joaquín Gurri, cifrándose el precio en 35.200 duros. Los puentes de la línea de San Juan — treinta en total hasta Vich — se estaban realizando ya, de acuerdo con los proyectos de Nicolás Tous y de José M.ª Cornet. La prensa, al dar noticia de estos trabajos, se ufanaba "del más importante de nuestros establecimientos de construcción". Bien podía hacerlo.

Una vez más la crisis había sido superada. Algunos créditos, sin embargo — como el que existía contra Francisco Pérez por reparaciones verificadas en los vapores "Gallito" y "Juan Tenorio" —, resultaban difíciles de cobrar y se exhortaba a la Dirección a no verificar trabajos de importancia en los buques sin tener seguridad en la solvencia de sus dueños. A pesar de ello, los beneficios del varadero permitían el reparto de un dividendo del cinco por ciento. El aumento progresivo de los precios de las primeras materias nacionales y extranjeras permitía también un aumento prudencial en los precios de las máquinas.

La crisis parece superada.

1872

De hecho, el alza de precios era bastante general. Las acciones aumentaban de valor y en la subasta celebrada el 15 de febrero de 1872 sólo se consiguieron 129, en su mayoría al tipo de 89 duros, siendo aceptadas todas ellas.

En el balance anual, cerrado el 14 de marzo de 1872, se pudo comprobar que la situación de la Sociedad había mejorado bastante. En Cataluña la agitación social había disminuído, llegando a ser prohibidas las organizaciones obreras afiliadas a la *Internacional*. Los encargos habían aumentado contribuyendo a ello la situación de anormalidad que afligía a Francia por la guerra con la Prusia de Bismarck, que le impedía abastecer sus mercados de maquinaria.

A pesar de todo esto, la inestable situación política española no había permitido aún una reforma de aranceles que satisficiera plenamente los intereses de los constructores de maquinaria nacionales. Y, no obstante, ya se auguraba un próximo florecimiento industrial. La aparición de nuevas empresas era el primer indicio claro.

Cambios en la Dirección.

La dimisión presentada, el 2 de agosto de 1872, por Gustavo de Gispert y de Yanguas, de su cargo de Director Económico de "La Maquinista", hizo que a partir de este momento continuaran sólo dos directores al frente de los talleres: Nicolás y José Tous y Mirapeix. Este estado de hecho quedó ratificado el 5 de junio del año siguiente, de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

modo que se decidió que en lo sucesivo fuesen sólo dos los directores, en vez de tres, aunque esta medida transitoria quedó al poco abolida y en 1877 volvían ya a ser de nuevo tres los directores de la Sociedad.

La inseguridad política motivo de nuevos males.

Después de diez meses de trabajo, "La Maquinista" acabó de instalar, el 11 de octubre de 1872, el último de los puentes construídos para el ferrocarril de San Juan de las Abadesas.

Pero, algo grave había ocurrido en el país. Mediado noviembre, aunque se seguía trabajando en pedidos antiguos, se notaba escasez de encargos nuevos. Las partidas carlistas se hallaban empeñadas en su tercera guerra, en tanto que el poder se encontraba en manos de los radicales. La situación de Cataluña se hacía angustiosa. La guerra civil provocaba la paralización industrial. Se produjeron algunos intentos de huelga, solicitando aumento de sueldo para hacer frente a la carestía de la vida.

El malestar cundía. Los liberales se hallaban divididos; republicanos, alfonsinos y carlistas se oponían al reinado de Amadeo I. El trono se hallaba, pues, en peligro. La lucha civil adquiría mayores proporciones. La situación económica empeoraba. Algunos núcleos carlistas co-

1873

braban las contribuciones estatales. El 31 de enero de 1873 se firmaba el real decreto con los estatutos del Banco Hipotecario de España, para cuya creación se facultaba a los Bancos de París y de los Países Bajos.

La renuncia de Amadeo I y el proyecto de la Liga Nacional.

El mal gobierno, el desorden, la insurrección carlista, los conflictos, el filibusterismo en las colonias de Ultramar, iban en aumento. *Diario Español* declaraba responsables de este estado a los hombres del partido conservador que no llegaban a entenderse. *Política* intentaba demostrar al Rey la imposibilidad de cambiar el Ministerio radical de Ruiz Zorrilla por cualquier otro. Monarca y Ministerio debían caer juntos. Y Amadeo I se decidió a abdicar el 10 de febrero de 1873.

Tres días antes, el 7 del mismo mes, se había constituído en Barcelona la "Liga Nacional", bajo la presidencia de José Antonio Salom — presidente del Círculo Hispano-Ultramarino —, con asistencia de 3.000 personas. No faltaron a la cita los navieros, industriales y comerciantes porque sabían lo que representaba para sus intereses la conservación de la "integridad nacional" y estaban convencidos de que la pérdida amenazada de las Antillas "sería una de las mayores calamidades para la madre patria". Tal era el propósito de la "Liga Nacional": conservar la integridad de España.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente "Lérida", en la misma capital, sobre el Segre, en la carretera de Madrid a La Junquera (1874)

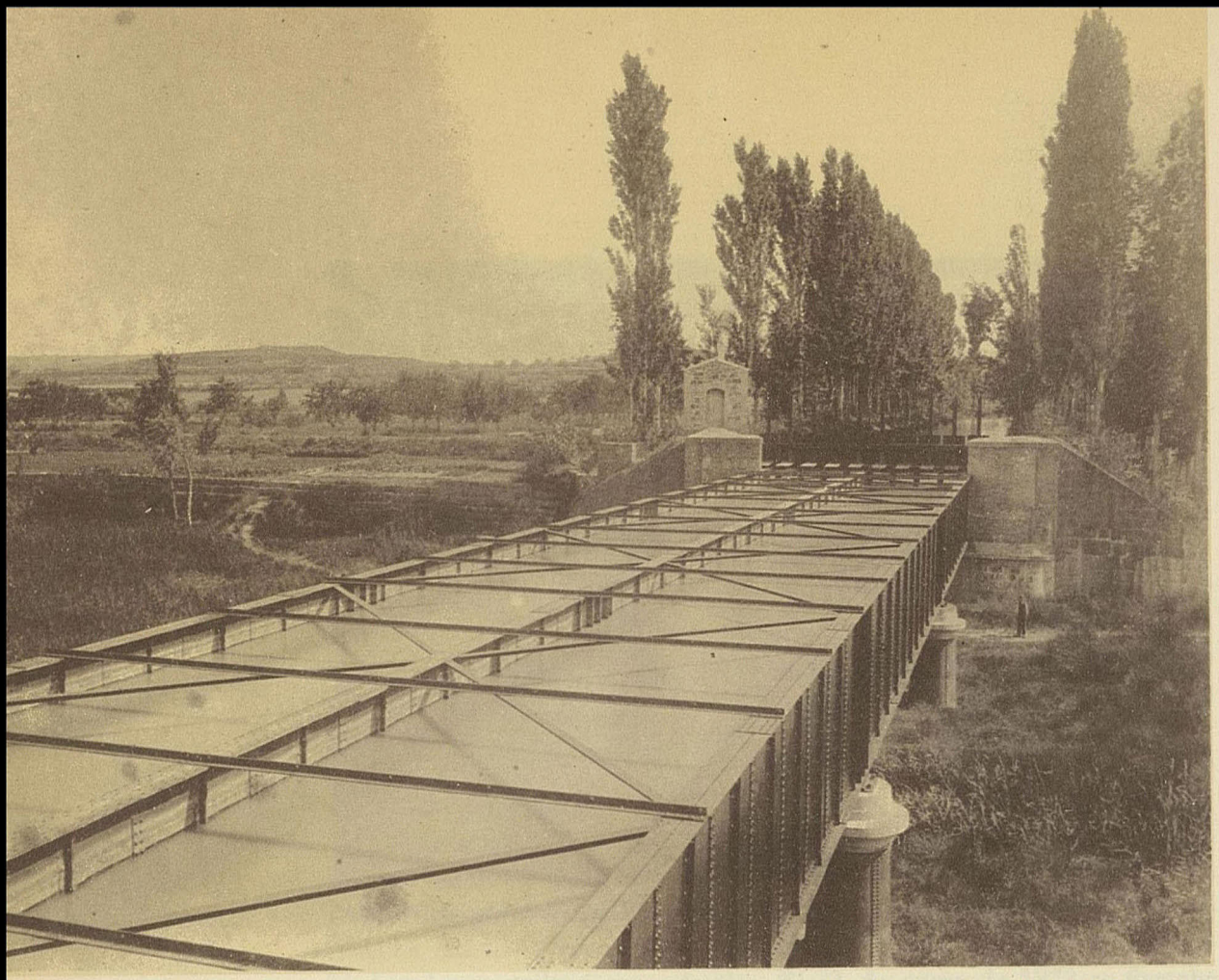
Era preciso reivindicar a los negros y a los voluntarios cubanos, pero bien se manifestaba la mano de alguna potencia extranjera interesada en que Cuba se separara. Setenta y dos personas, elegidas entre las diversas clases sociales, debían integrar una Junta que velara por estos propósitos. El caso de Barcelona, preciso es consignarlo, no era único ni mucho menos en la Península; pero ¿no sería tardío este movimiento?

Una República que no alcanza los once meses.

La revolución de 1868, que debía conducir al fin a la restauración borbónica a través de cinco etapas sucesivas — en el transcurso de seis años, tres meses y un día — entraba, con la abdicación de Amadeo de Saboya, en su cuarta etapa: una República de diez meses y veintidós días que dará paso luego a la dictadura del general Serrano, no mucho más duradera que aquélla.

Aceptada por la Asamblea Nacional la renuncia del monarca y dimitido el Ministerio de Ruiz Zorrilla, se acordó por gran mayoría proclamar la República. Las Cortes continuaron reunidas hasta nombrar Presidente a Estanislao Figueras y designar nuevo Gabinete. Gaminde, Capitán general de Cataluña, y Eduardo de la Loma y Santos, Gobernador civil de la provincia de Barcelona, el 13 de febrero de 1873 exhor-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Acueducto del Sió, en el Canal de Urgel (1875)

taban en sendas proclamas al orden y a la tranquilidad bajo los principios sustentados por la República democrática federal, cuya proclamación en Barcelona, acompañada de jolgorio y percances callejeros, era aceptada por la Diputación provincial a la par que se abolían las ligas y juntas nacionales organizadas durante los últimos días.

Situación de la industria.

Los constructores de máquinas barceloneses asumieron la representación de los del resto de España y redactaron una exposición a la Asamblea Nacional para pedir que se redujeran los derechos de las primeras materias. En ocasión de trasladarse a Madrid el Secretario de "La Maquinista", se le encomendó que entregara el documento a Echegaray, ministro de Hacienda. Se subastaron, por aquellas mismas fechas, las calderas destinadas a los vapores de guerra "Liniers" y "Caridad" y fueron adjudicadas a "La Maquinista".

El Presidente del Poder Ejecutivo, Estanislao Figueras, acudió a Barcelona con objeto de poner fin a los disturbios promovidos. El 19 de marzo visitó los talleres de "La Maquinista" y luego la fábrica de má-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

quinas de coser de Miguel Escuder sita en la misma calle de San Fernando, de la Barceloneta. Nicolás Tous y Mirapeix y José Cortada, al propio tiempo que le acompañaban en la visita a los talleres, volvieron a recordarle que la causa principal que ahora se oponía al desenvolvimiento de la industria nacional de maquinaria era el sistema arancelario en que las máquinas de importación o no pagaban nada o no alcanzaba el derecho de arancel a más del seis por ciento, según la industria a que se las destinaba. Pero de poco sirvió.

Escaseaban los encargos y aun algunos en cartera se reducían por las circunstancias. Así Manuel Goteras, concesionario de las aguas del Llobregat, indemnizaba a "La Maquinista" y reducía a la mitad el número de máquinas que había encargado para aquel servicio. No faltaban nuevas huelgas ni conflictos callejeros. Un día eran los albañiles quienes solicitaban trabajar sólo nueve horas diarias y cobrar mayor jornal; al día siguiente eran otros oficios los que pedían idénticas mejoras. Bien es verdad que el menor trabajo y la elevación de los jornales repercutía en un alza general de precios. Lo cual no impedía, sin embargo, que al celebrarse, en mayo, una Exposición Universal en Viena se preparara una nutrida representación española en la que no iban a faltar ni los ingenieros de "La Maquinista" ni productos tan importantes como los de "El Vulcano". Y tampoco obstaba para que la "Herrería de Ntra. Sra. del Remedio" entrara en tratos con Soujol, constructor del tranvía de la Boquería al llano de Sans, para proporcionarle los railes que necesitara.

Dificultades para mantener el equilibrio.

Mientras tanto en los talleres de "La Maquinista" se concluía la máquina del vapor "Castilla", cuya prueba oficial se celebró el 15 de junio con resultado plenamente satisfactorio, bajo la dirección del ingeniero marítimo de la Sociedad, Carlos Mace. No se lograba, no obstante, el orden y la tranquilidad necesarios para el renacer de la industria y si bien "La Maquinista" conseguía aún réditos del 6'88 por ciento en su balance, los despidos de obreros se imponían para mantener el equilibrio ante la escasez de encargos, originando huelgas. Pi y Margall sustituía a Figueras, pero era reemplazado a su vez por Salmerón.

Las obras del puerto, que habían seguido a ritmo desigual, parecían recibir nuevo impulso al iniciarse, a fines del citado mes de agosto, un nuevo desembarcadero frente a la Rambla, en tanto que la Deuda pública era objeto de reglamentos y preocupaciones para los órganos gubernamentales y Salmerón era reemplazado por Emilio Castelar.

Una orden del ministerio de Fomento, regentado por Joaquín Gil

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Mercado Central del Borne de Barcelona, que construyó y montó "La Maquinista Terrestre y Marítima". Litografía de 1876

Bergés, en octubre de 1873 aprobó la transferencia de la concesión del ferrocarril de Granollers a San Juan de las Abadesas hecha por el Barón Lossy de Ville a favor de Félix Maciá Bonaplata y de Eugenio Broca Sagnier. Esta transferencia deberá beneficiar en gran manera el trabajo en los talleres de "La Maquinista", gracias a Maciá Bonaplata, cuando a principios de 1874 se intensifique la actividad ferroviaria.

El mercado del Borne.

Proyectaba levantar el Ayuntamiento de Barcelona un mercado en la explanada de la antigua Ciudadela y encargó al ingeniero de "La Maquinista" Cornet y Mas el plano respectivo. Se propuso a la Sociedad la construcción de este mercado "*del Borne*" pagando la obra con el producto de la venta de unos solares edificables, contiguos al mismo, que el Ayuntamiento daría en garantía a "La Maquinista" hasta haber completado el importe de los trabajos a realizar.

No se esperaba entonces la concurrencia de la "Sociedad de Navegación e Industria" a la subasta que debía celebrarse el 10 de enero

1874

de 1874 pero, al notificar dicha Sociedad a "La Maquinista" el propósito de acudir a ella, decidieron entrambas repartirse el trabajo a fin de no entrar en competencia desventajosa.

En el período intermedio fallecieron José Colomer Giralt y Celedonio Ascacíbar y de Villota. Estaba desapareciendo la generación de los fundadores de "La Maquinista". Pero otra generación, también esforzada, acudía a reemplazarla. Ascacíbar, además de intervenir en "La Maquinista", había colaborado en la fundación de la fábrica de panas

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de Sans y en la del Banco de Barcelona y formó parte también de la comisión encargada de reconstruir el Liceo.

La construcción del mercado del Borne fué adjudicada a "La Maquinista" el 10 de enero de 1874. El maestro de obras José Fontseré Mestres daba comienzo, poco después, a los trabajos. La dirección de las construcciones de hierro corría a cargo de Cornet y Mas. A fin de dejar espacio suficiente para el mercado, se reducía el jardín del General por su parte oeste, en los terrenos que se le agregaron en 1840.

Este encargo remediaba en buena parte la falta de trabajo. Por otra parte, el sistema arancelario seguía en vigor y a pesar de haber transcurrido más de cinco años desde que se decretó la devolución de derechos de los materiales importados para la industria, no había sido factible cobrar nada de los fugaces ministerios de Hacienda. Menos mal que la explotación del varadero seguía dando intereses del 6'5 por ciento.

Se normaliza la situación.

A principios de 1874, conseguido por Serrano el voto de confianza de las Cortes, se normalizó la situación, pudiendo trabajarse de nuevo a ritmo normal. Así se logró impedir otras crisis en puertas y fué posible introducir en los talleres de maquinaria reformas de tanta trascendencia como la del alumbrado eléctrico, en el que se pensaba ya en "La Maquinista".

Las obras del mercado progresan con rapidez. En marzo, se hallaban plantados los árboles del área que debía ocupar, cercada por una empalizada. Los cimientos estaban muy adelantados y se esperaba que pronto se hallarían en disposición de recibir las columnas de hierro destinadas a sostener la techumbre.

Los puentes de hierro que "La Maquinista" había construído para el ferrocarril de San Juan de las Abadesas, en el tramo de Granollers a Vich, debían probarse a fines de abril o principios de mayo. No parecía lejana la fecha de inauguración del trayecto. A fines de abril también, eran conducidas al paseo de San Juan las primeras columnas de hierro fabricadas en "La Maquinista" con destino al mercado del Borne. Contrastaba esta rapidez con el retraso inexplicable que experimentaba el proyecto de distribución del puerto de Barcelona.

Para edificar el mercado del Borne se tomó el acuerdo de que todo el hierro que se precisara procediese de las "ferrerías" del país. Una de éstas, la "Herrería de Ntra. Sra. del Remedio", a fines de mayo había entregado ya a tal fin a "La Maquinista" gran cantidad de material laminado. Tal proceder difería bastante del que se seguía en el proyecto de edificación del Monte de Piedad, de Madrid, en que se ponía

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

por condición que las piezas de hierro debían proceder de Francia o de Inglaterra, no sin la consiguiente protesta de los constructores de maquinaria y dueños de "ferrerías". Sólo así, ayudándose mutuamente con verdadero espíritu de confraternidad, los establecimientos del hierro y maquinaria lograban sortear aquellos tiempos difíciles.

Triste suceso en los talleres de "La Maquinista".

Francisco de Paula Rius y Taulet, alcalde de Barcelona, acudía el 16 de junio a visitar las obras del puerto con motivo de la inauguración de la nueva cloaca. Sin embargo, la tranquilidad aparente del momento seguía minada por las ideas infiltradas en los obreros durante aquellos años. Una consecuencia de este hecho tuvo lugar el 30 de junio de 1847, cuando un obrero de "La Maquinista", después de afilar una enorme lima para convertirla en arma mortífera, se abalanzó sobre el contramaestre Genescá y le asestó una puñalada en la mandíbula y otra en el vientre que le atravesó el abdomen produciéndole la muerte. El agresor se dirigió al patio disparando un tiro, con una pistola de dos cañones, contra uno de los encargados y no habiéndole alcanzado el proyectil, se arrojó sobre él y le dió una cuchillada en la espalda. Al oir el ruido, acudieron varios trabajadores para detenerle. Intentó suicidarse sin conseguirlo y, perseguido, logró desaparecer saltando, armado de la lima, por la puerta del varadero a la playa. Este suceso desgraciado llenó de consternación a los operarios, empleados y directivos de "La Maquinista".

Acopio de encargos.

Los pedidos volvían a afluir a los talleres de "La Maquinista" de tal modo que, a mediados de julio, podía la Empresa afirmar que desde mucho tiempo atrás no tuvo trabajo tan cuantioso. La Diputación provincial de Lérida le encargaba, por aquellas fechas, dos tramos de hierro para el puente sobre el Segre que debía construirse en dicha ciudad. Asimismo se procedía al montaje de la pila tubular de un puente sobre el Cinca, en Monzón.

Fabricaba también una máquina para elevar las aguas del Llobregat, en Cornellá, con un depósito de tres mil seiscientos metros cúbicos de cabida.

El 13 de julio se empezó a montar la armadura del mercado del Borne, quedando, a mediados de septiembre, colocadas las correspondientes a la crujía oeste y trabajándose ya en las del norte para emprender la colocación de la gran nave central.

Aunque "La Maquinista" seguía laborando incansable en el mercado del Borne, tuvo que solicitar del Ayuntamiento tres meses de prórroga para la conclusión de sus trabajos. La Corporación municipal se

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

los concedió sin discusión, el 10 de noviembre. Rius y Taulet estaba iniciando con este gran mercado urbano las numerosas gestiones que debían vincular años y años su nombre a la alcaldía de la ciudad. A fines de noviembre se empezaron a colocar los cuchillos para la armadura de la sección de la gran nave central en dicho mercado.

Simultaneando con estos trabajos "La Maquinista" procedía a la reparación de las máquinas y calderas de la fragata blindada "Victoria" cuya prueba oficial, verificada el 14 de diciembre, dió resultados muy satisfactorios. El mismo día comunicaba Rius y Taulet a "La Maquinista" que la prórroga que le concedía el Ayuntamiento concluía el 30 de abril de 1875.

Se infantaba la gran época del municipio barcelonés. Uno de sus grandes anhelos se veía reflejado en el proyecto de fusionar Barcelona con los pueblos de Sans, Las Corts, San Gervasio, Gracia, San Andrés de Palomar, San Martín de Provensals y San Adrián del Besós, que se suscitaba ya de una forma global a la par que se daba comienzo a la apertura de la calle de Alí-Bey.

España subasta un puente en París.

Detentando la cartera de Fomento, Carlos Navarro Rodrigo dispuso que se autorizara a José Echevarría, encargado del Gobierno español de Sagasta en París, para subastar el suministro y montaje de los tramos metálicos de un puente sobre el río Francolí en Tarragona. Podían presentar proposiciones cuantos fabricantes extranjeros o españoles lo desearan.

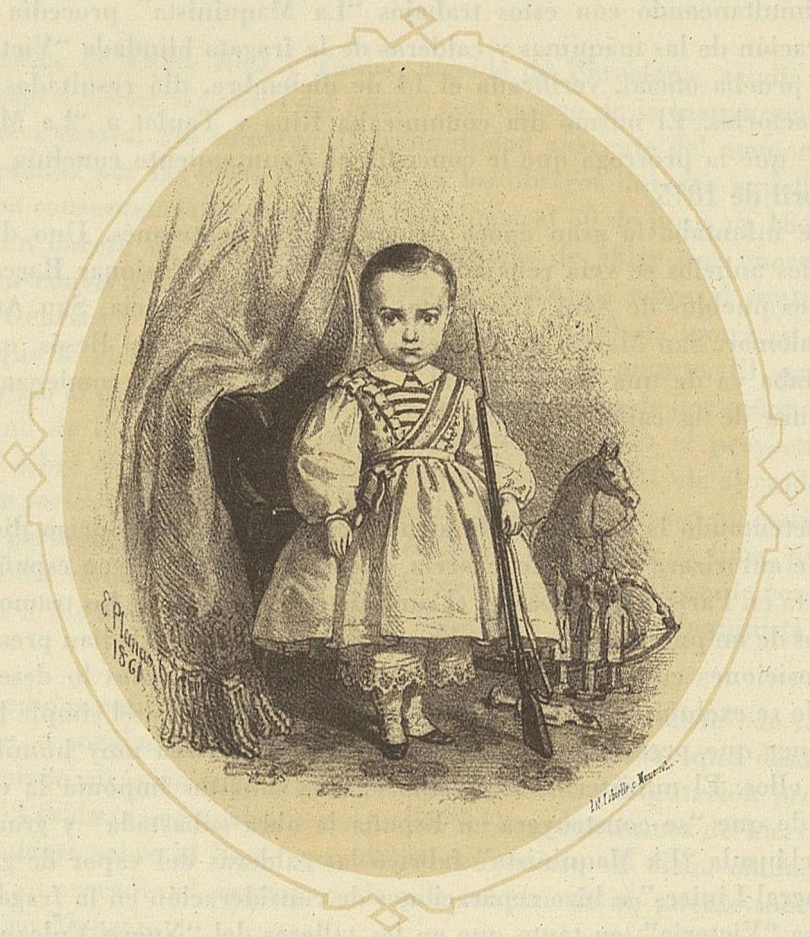
No se excluía, pues, a los fabricantes españoles, pero el simple hecho de tener que presentar las proposiciones en París era muy humillante para ellos. El ministerio de Marina en sus subastas imponía la condición de que "se construyera en España la obra subastada" y gracias a esta cláusula "La Maquinista" fabricó las calderas del vapor de guerra "General Liniers" e hizo reparaciones de consideración en la fragata de guerra "Victoria", en tanto que en los talleres del "Nuevo Vulcano" se reparaba la "Zaragoza". Solicitaron, en consecuencia, los constructores de maquinaria pesada del país que se revocara aquella orden humillante.

Precisamente entonces, con hierro laminado procedente de la "Herrería de Ntra. Sra. del Remedio" — que I. y C. Girona poseían en San Martín de Provensals —, concluía "La Maquinista" el montaje de uno de los dos tramos de hierro para el puente sobre el Segre que, como vimos, le encargó la Diputación de Lérida.

Las quejas contra el proyecto de licitación en París dimanaban en buena parte de la "Herrería de Ntra. Sra. del Remedio" — ya que los Girona habían procedido a montajes costosos y a mejoras en sus insta-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

laciones con la esperanza de poder suministrar material para esta clase de trabajos — y de "La Maquinista" que desde hacía tiempo trabajaba con este material. Su utilización en el mercado del Borne, en que entonces se arreglaban los andamios para el montaje de la cúpula e instalación de pararrayos, estaba demostrando su calidad.



S. A. R. EL SRMO. SR. PRINCIPE DE ASTURIAS

Los inicios de la Restauración borbónica.

El 29 de diciembre del propio año 1874 fué proclamado rey de España Alfonso XII, hijo de Isabel II, con el que comenzó una nueva etapa en la historia española: la "Restauración borbónica". Cánovas y los alfonsinos habían ganado la partida.

1875

Barcelona festejaba el 3 de enero de 1875 la proclamación con los cañonazos de rigor, repiques de campanas, bandas de música, decoración e iluminación de edificios públicos, bailes en las plazas, etc. El pre-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

sidente del Ministerio Regencia, en telegrama al Gobernador civil de la provincia, le anunciaba, el mismo día, el próximo desembarco del Rey en la ciudad y el Ayuntamiento exhortaba a los barceloneses a tributarle un caluroso recibimiento.

El día 9 llegaba a Barcelona el soberano, tal como se había previsto, haciendo su entrada en Madrid a los pocos días (14 de enero). Cánovas y Martínez Campos eran los hombres de la "Restauración" con la que se daba un rey al país y se esperaba poder pacificarlo y rehacer su maltrecha economía. Los carlistas continuaron todavía la guerra en Cataluña hasta el mes de noviembre y la perduración de la lucha retrasó algún tanto la plena recuperación de la industria y el comercio.

"La Maquinista" en estos momentos.

"La Maquinista" continuaba sus trabajos. Colocaba, el 12 de febrero de 1875, uno de los arcos de entrada del mercado del Borne y empezó a poner en obra la crestería de la gran nave central. Poco después, quedaba instalado el anillo de hierro que debía sostener la cubierta de la cúpula y daba comienzo a la construcción del cupulín y el mirador que debían adornarla.

Pero el nuevo ministerio de Marina parecía poco propenso a conceder construcciones a la industria naviera nacional. Además, a fines de febrero se hizo público un proyecto para ganar terrenos en la playa de la Mar vieja contra el que tuvo que protestar "La Maquinista" ya que, de llevarse a cabo, imposibilitaría las operaciones de subida y varada de buques y calderas marítimas, cerrando a sus talleres el acceso al mar.

Por las mismas fechas la Sociedad hacía efectivo el dividendo del balance de marzo de 1874 que importaba 180 reales por acción, representando un beneficio del 4'743 por ciento con respecto al capital social. Frente a este balance y a los anteriores, el que concluía "La Maquinista" en marzo de 1875 venía calculado, por primera vez, en pesetas. En este último se manifestaba ya con claridad la influencia saludable de la Restauración. Baste decir que los beneficios representaban un interés del 8'49 por ciento sobre el capital social, doblando casi el del balance anterior.

El "Porvenir de la Industria".

Bajo la dirección de Magín Lladó y Rius empezaba a publicarse, en abril, en Barcelona el *Porvenir de la Industria.* Daba noticia de cuantas novedades se producían en el ramo industrial tales, por ejemplo, como la introducción en España de la primera máquina Sulzer, inventada y fabricada por los Sulzer de Winterthur (Suiza), instalada poco después en la fábrica de hilados que poseían, en Mataró, Baladía y Sala.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Suspensión de la "base 5.ª" arancelaria.

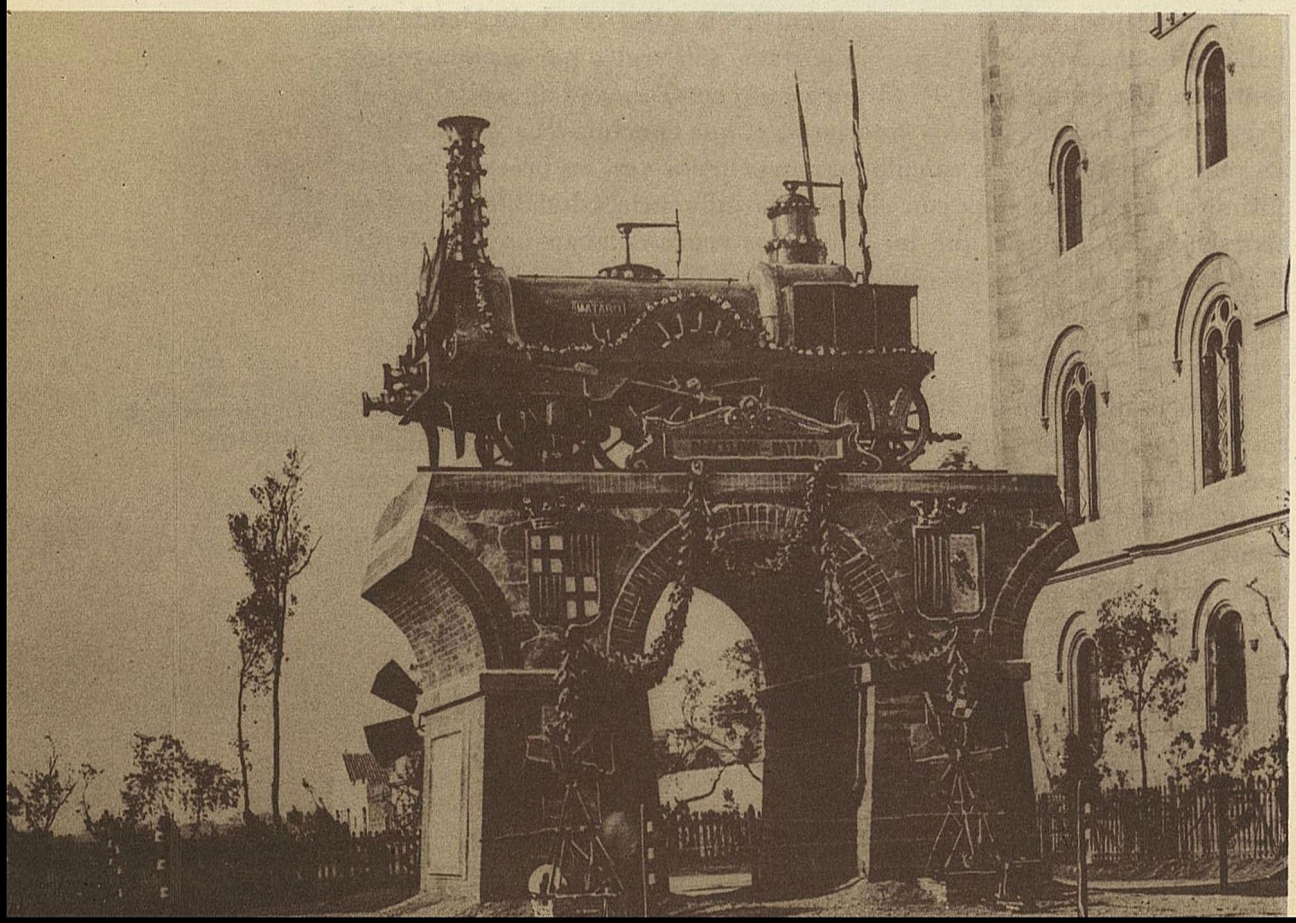
Empezaba a vivirse en Barcelona y en Cataluña en general una época de firmes progresos industriales, urbanísticos, comerciales y culturales. Cánovas, dispuesto, al fin, a beneficiar a la industria nacional, publicó el 17 de junio de 1875 un decreto por el que se disponía la suspensión de la base 5.ª de los aranceles de Figuerola (12 de julio de 1869), que había establecido la inalterabilidad durante seis años de los derechos fiscales y que debían empezar a reducirse a partir del primero de julio de 1875 hasta alcanzar el 15 por ciento, límite máximo en que Figuerola fijó el derecho protector. Esta "base 5.ª" duramente impugnada por los proteccionistas del país, quedaba ahora en suspenso, lo que equivalía a un paréntesis beneficioso para la producción nacional.

Las obras del mercado del Borne.

Para el pararrayos de la cúpula del mercado del Borne, "La Maquinista" solicitó, por entonces, el concurso de los ópticos Francisco Dalmau e hijo. El 18 de junio se colocaba la escama de color de oro y azul en la media naranja que servía de remate a la gran cúpula. La rotonda central, de 30 metros de diámetro, medía 31 metros de altura.

Se comparaba con el nuevo mercado de la plazuela de la Cebada, de Madrid, destacándose su mayor esbeltez y belleza, por cuanto el de Madrid, con una superficie menor, precisaba de 232 columnas para sostener su techumbre, mientras que le bastaban al barcelonés 152 co-

Con motivo de la estancia de Alfonso XII en Barcelona se inauguró en marzo de 1877, en el edificio de la Universidad, la Exposición en la cual figuró la locomotora "Mataró"



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Mercado de San Antonio, en Barcelona, obra de "La Maquinista" (1878)

lumnas, quedando mucho más despejado. Además, contaba el de Barcelona con cuatro puertas grandes, de 8 metros de luz cada una y con ocho menores, de 5 metros.

Se cumplía el 13 de julio el primer aniversario del comienzo del mercado del Borne y para celebrarlo se descimbró la rotonda. La carga total sobre la cubierta de dicha rotonda se calculaba en 80.000 kilogramos, habiéndose precisado 11.000 tejas blancas y azules para cubrirla. Faltaba sólo la ornamentación accesoria para que quedara lista esta grandiosa obra que señala el inicio hacia días de esplendor de la ruta de "La Maquinista" y, con ella, de la industria pesada nacional.

Habiéndose conseguido la venta de cuatro solares de los hipotecados al Ayuntamiento por "La Maquinista" en garantía de la obra del mercado, el Concejo iba verificando el pago en efectivo y en pagarés a largo plazo, ya que "La Maquinista" rechazó la proposición de cobrar en obligaciones de la Deuda municipal.

En octubre se hallaban ya casi concluídas las obras que "La Maquinista" realizaba en el mercado del Borne, siéndole posible hacer la entrega el 15 de noviembre. Faltaban aún, no obstante, para que pudiera ser inaugurado, los puestos de los vendedores, la pavimentación y algunos trabajos más, que retrasaron todavía por bastante tiempo este acontecimiento.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

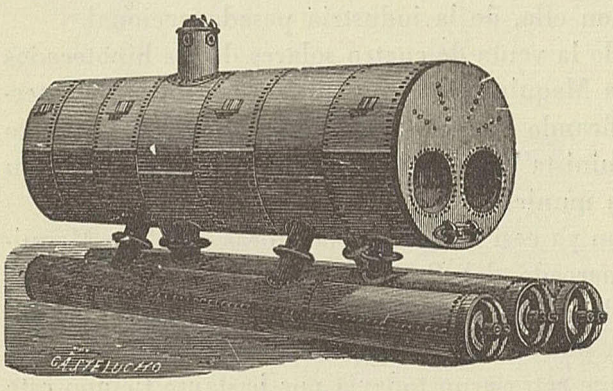
Los pedidos continuos de máquinas de vapor y otras clases de trabajos bastaban ya, quedando desde fines de septiembre asegurado el trabajo de los talleres durante seis meses.

El espíritu de trabajo de los obreros.

La clase obrera estaba dando pruebas de su organización y de su deseo de superarse. Despertaba de un letargo inconsciente para adquirir plena noción de su valer. La *Internacional* no había sido suficiente para minar el espíritu de trabajo y la sana moral familiar del obrero de los pueblos catalanes. El operario honrado seguía trabajando más con la esperanza de convertirse en señor de su trabajo que con el deseo de destruir el capital. Perfectamente encajados dentro de este espíritu, unos cuantos obreros, después de trabajar en común algún tiempo en Gracia, habían formado la cooperativa "Obrera mataronesa", proponiéndose establecer por su cuenta una fábrica en Mataró, que inauguraron a fines de octubre de 1875. Para ello contaron con la acumulación de las cuotas — dos pesetas semanales — que cada socio aportaba a la Caja de la Sociedad y con la colaboración de los cooperativistas de Barcelona.

La pacificación de los espíritus.

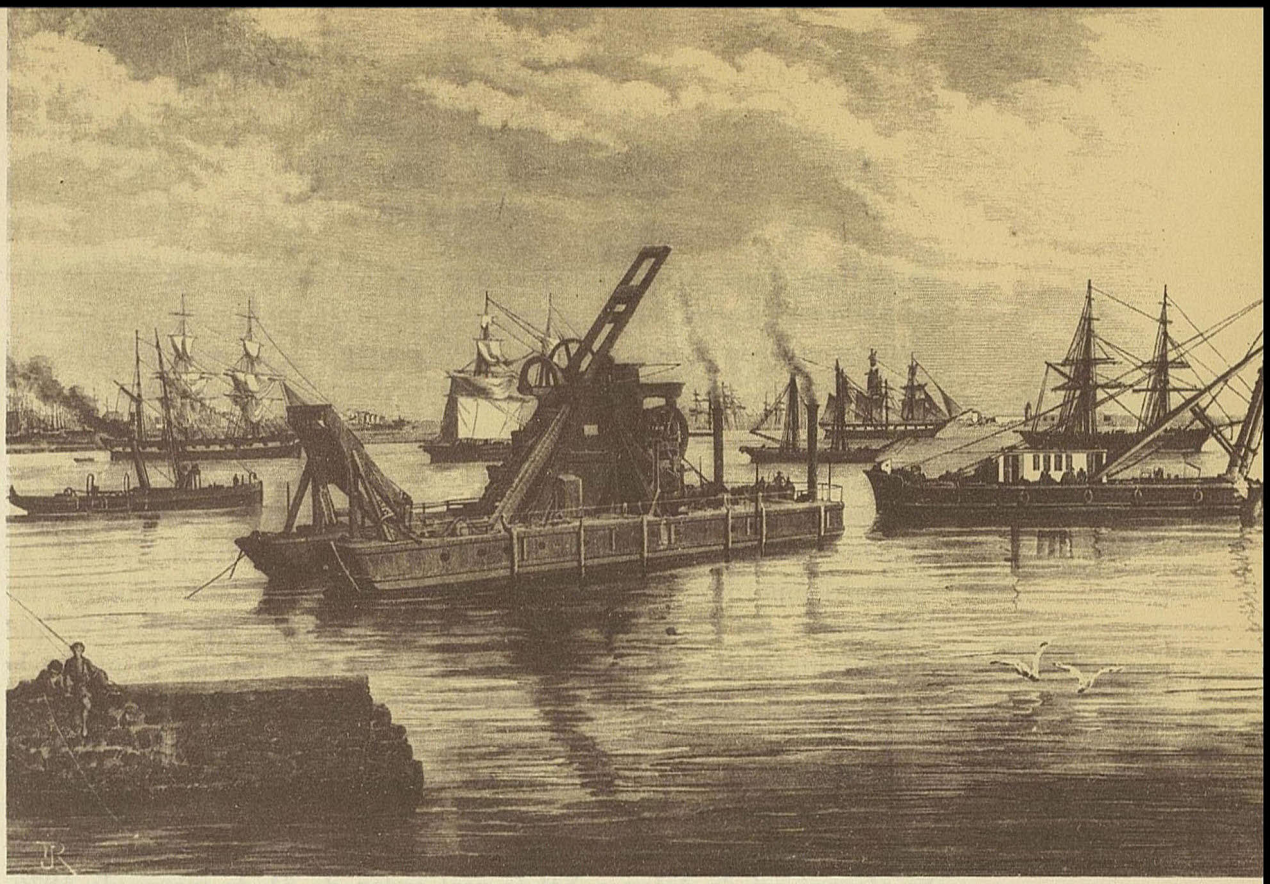
Arsenio Martínez de Campos, que detentaba la Capitanía general del Principado, contribuyó al apaciguamiento de Cataluña, al declarar restablecido, en 2 de noviembre de 1875, el somatén armado. Intervino además para que las Diputaciones de las provincias catalanas estudiaran la posibilidad de reorganizar el cuerpo de mozos de escuadra. La Diputación de Barcelona se decidía a organizar este último en su provincia el 9 de diciembre y, aunque las restantes Diputaciones parecían preferir en principio la creación de un cuerpo especial de policía, sus delegados secundaron al fin la idea de su hermana mayor barcelonesa.



Caldera de hervidores construída en 1878, de la cual y del tipo de hogar interior todavía funcionan bastantes en las fábricas de nuestro país

El bienestar que el apaciguamiento general engendró en Cataluña repercutió muy pronto en el desenvolvimiento de la industria, que alcanzó días de esplendor. La industria catalana agradecida abrió una suscripción "para tributar un testimonio permanente de gratitud

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Tren de limpia para el dragado y cabria para asiento de los bloques empleados en las obras del puerto de Barcelona. Grabado de 1879

al Excelentísimo Sr. Teniente General D. Arsenio Martínez de Campos Jovellar y tropas del Ejército por la pacificación de este Principado". "La Maquinista" acordó contribuir, el 31 de diciembre de 1875, con la cantidad de 2.500 pesetas.

Proyectos urbanísticos y realizaciones ferroviarias.

El tránsito por las calles de la ciudad para el traslado de mercancías de unas a otras estaciones urbanas planteó en Barcelona graves problemas. Se preconizó la necesidad de unificar y modificar el emplazamiento de algunas estaciones ferroviarias que además obstaculizaban el normal desarrollo del Ensanche.

Se ultimó la sección de Vimbodí a Vinaixa, en la línea de Lérida a Reus. Por su parte, Félix Maciá y Bonaplata, concesionario de la línea de San Juan de las Abadesas, aprovechando que la ciudad de Vich celebraba el día 12 de marzo de 1876 la terminación de la tercera guerra carlista, invitó a las autoridades barcelonesas, a los representantes de las demás Compañías ferroviarias, a los de la prensa y a otras personas notables a realizar una excursión por el tramo de Granollers a Vich. Recorrieron el trayecto, admirando el viaducto de Santa Digna y el puente del Congost, cuyas secciones metálicas, entre otras obras, habían corrido a cargo de "La Maquinista". Ya en Vich, después de una misa y un *Te-Deum* con el que de hecho se celebraba la ceremonia inaugural

1876

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

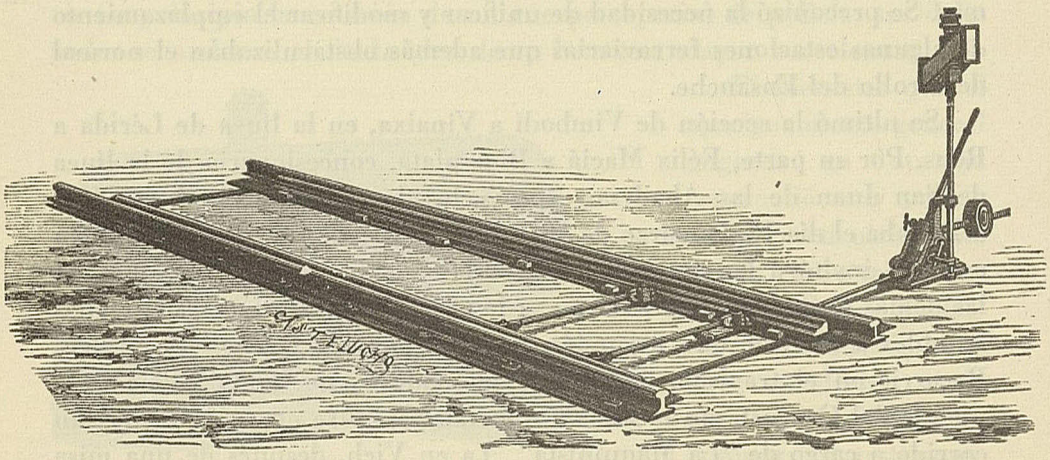
de la línea, pues cuando anteriormente se había puesto en explotación no pudo verificarse por la guerra civil, se sirvió un banquete en el que abundaron los brindis, a cargo de Maciá Bonaplata, Cornet y Mas, Ferrer Vidal, Salom, Soler Matas, Durán y Bas, Roca y Roca, y otros.

Se reglamentan las devoluciones arancelarias.

Satisfecha "La Maquinista" de la labor llevada a cabo por sus Directores en las obras emprendidas, acordó retribuir a José M.ª Cornet con doce acciones y a Ernesto Tous con 3.000 pesetas en efectivo. Al mismo tiempo, junto con los restantes constructores de maquinaria, insistía cerca del Gobierno solicitando una reforma arancelaria — que imposibilitaban los tratados de comercio vigentes — o por lo menos la regulación del decreto-ley de 22 de noviembre de 1868 por el que se había concedido la devolución de derechos arancelarios a los importadores de materias destinadas a la construcción de maquinaria marítima sin que tal suma se hiciera efectiva. Esta vez el ministro de Hacienda, Pedro Salaverría, se hizo eco de las aspiraciones de los "*maquinistas*". Se alcanzó así de Alfonso XII la real orden de 31 de marzo de 1876, publicada en la *Gaceta de Madrid* del 10 de mayo del mismo año, en la que se reglamentaban las citadas devoluciones arancelarias disponiendo su pago previa la cumplimentación de las justificaciones de las cantidades adeudadas.

Estabilización de la industria.

Mientras tanto, en mayo, fué designado alcalde constitucional de la ciudad, Manuel Girona. Por entonces "La Maquinista" estaba terminando tres motores de vapor, de 200 caballos de fuerza cada uno, para



Juego completo de cambio de vía (1880)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

industrias barcelonesas y había conseguido la venta de una casa que le quedaba en la calle de Tallers, percibiendo por ella 6.300 duros. Su situación económica era, pues, francamente favorable. Además, después de una visita realizada el 19 de junio por una comisión del Ayuntamiento al mercado del Borne — cuya iluminación por medio del gas se inauguraba —, la Corporación municipal abonaba a "La Maquinista" 200.000 pesetas a cuenta del saldo pendiente. Nicolás Tous partía para el extrajero y concedía plenos poderes a su hijo Ernesto para que, de agosto a octubre, cuidara durante su ausencia de los trabajos y negocios de la Empresa.

Un gran invento de Cornet y Mas

Del desarrollo alcanzado por la industria pesada nacional puede dar cumplida idea el invento de una máquina herramienta para labrar los dientes de las ruedas cónicas de engravación, debida a José M.ª Cornet y Mas. Bajo su dirección los talleres de "La Maquinista" construyeron el primer modelo y fué tal el interés que despertó entre los "*maquinistas*" extranjeros que cuando el *Porvenir de la Industria* lo daba a conocer a sus lectores, en octubre de 1876, acompañando la descripción del invento de una lámina en que éste se representaba gráficamente, ya estaba funcionando una de estas máquinas en los talleres de "La Maquinista". Otra había sido exportada a Francia y adquirida por el constructor de París, Félix Pyat y una tercera se estaba fabricando en "La Maquinista" para un taller de Manchester.

Cuando Francia e Inglaterra se deciden a importar maquinaria barcelonesa, la industria pesada nacional ha ganado una partida difícil. La nueva máquina, con una precisión absoluta, dividía la circunferencia en tantas partes iguales como dientes debía tener la rueda, trazaba el perfil de éstos y los escopleaba y pulimentaba.

Conclusión del mercado del Borne.

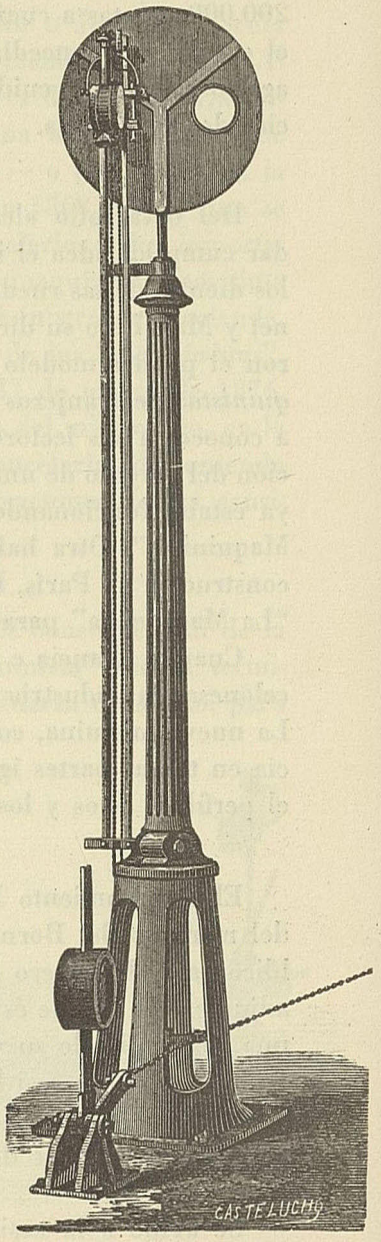
El Ayuntamiento barcelonés proyectaba la inauguración definitiva del mercado del Borne para el 28 de noviembre y su apertura al público para el primero de diciembre. Subastaba mil cédulas hipotecarias, adjudicando 934 de éstas a "La Maquinista" al tipo de 496 pesetas cada una, equivaliendo su valor global al crédito pendiente por el mercado. Hubiese con ello casi liquidado de no solicitar luego el alcalde, Manuel Girona, que se le cedieran 300 de estas cédulas para poder satisfacer a algunos contratistas de las obras del Parque que no habían obtenido ninguna.

Se avino a la cesión "La Maquinista" a condición de que por el resto que se le adeudaba se le otorgase escritura de debitorio con hipo-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

teca sobre los terrenos del Paseo de San Juan. A pesar de no haberse efectuado el pago de mucho material ya instalado, y a fin de que la inauguración fuese posible, los obreros de "La Maquinista" se ofrecieron a trabajar horas extraordinarias. Los mayordomos o jefes de taller, Celedonio Lluch y Antonio Nadal, vencieron cuantas dificultades se presentaban, no permitiendo la Dirección que los trabajos se interrumpieran hasta quedar concluído por completo el mercado. Estos trabajos últimos importaron 30.318'27 pesetas. El Ayuntamiento, en sesión de 5 de diciembre, aprobó la factura.

Las dificultades de cobro habían retrasado algún tanto aquel año el pago del dividendo a los accionistas de "La Maquinista", que se efectuó a partir del 18 de diciembre. Por otra parte, los solares de los alrededores del mercado del Borne eran muy solicitados y ante el notario Jaime Gurguerol, se firmaba, el 26 de enero de 1877, la escritura de hipoteca a favor de "La Maquinista" por el crédito que tenía contra el Ayuntamiento. El pago quedaba garantizado. El país todo se estaba rehaciendo a pasos agigantados con la pacificación.



Disco completo de señales (1880)

Exposición de 1877 en la Universidad.

1877

Al comenzar el 1877, en la Universidad ciudadana se realizaban grandes preparativos para instalar una Exposición de los productos del país que debía inaugurar Alfonso XII en su esperada visita a Barcelona. Algunos preparativos resultaban en gran manera espectaculares como, por ejemplo, el traslado el 16 de febrero de la primera locomotora que funcionó en España, transportada en un carromato arrastrado por doce pares de mulas. Esta locomotora la iba a exhibir en calidad ya de pieza de museo la empresa de la línea de Barcelona a Francia. Para acentuar el contraste se proyectó instalar junto a ella una locomotora de las más perfeccionadas. Esta segunda máquina la presentó la Compañía del ferrocarril de San Juan de las Abadesas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

A "La Maquinista" se le destinaba gran parte del patio de la sección de ingenieros industriales, para mostrar los "ingenios" más perfeccionados que salían de sus talleres.

Visita de Alfonso XII a "La Maquinista".

Llegado el 2 de marzo Alfonso XII a Barcelona, después de las ceremonias de recepción, comenzó las visitas a la Exposición y a los talleres ciudadanos. Había anunciado el propósito de visitar los talleres de "La Maquinista", la fundición de Francisco Isaura, las fábricas de los Batlló, los Sort y Solé, Borrell y Pujadas y la España Industrial, en atención a los méritos contraídos por dichas Sociedades en favor de la industrialización nacional. El mismo día 2 de marzo acudió el monarca con su séquito a visitar los talleres de "La Maquinista". Le acompañó, entre otras personalidades, el ministro de Fomento, Conde de Toreno.

En la puerta les esperaban Nicolás Tous y los vocales de la Junta. Ya en el interior, acompañaron a los ilustres visitantes, José M.ª Cornet y Ernesto Tous. Recorrió atentamente el Rey todas las dependencias, llenas de un público enfervorizado por su persona, haciendo varias preguntas acerca de las máquinas. Admiró, entre otras varias, una para cepillar mecánicamente los dientes de las ruedas cónicas y la "Corliss" de 40 caballos que proporcionaba fuerza a las instalaciones.

Algunas manifestaciones del monarca fueron aprovechadas para recordarle, una vez más, que mientras las primeras materias satisfacían aún a su introducción del 30 al 60 por ciento de derechos arancelarios, las máquinas seguían pagando sólo el 3 por ciento. Inquirió el monarca acerca de tal anomalía pero se le manifestó que la Junta de aranceles se ocupaba del asunto. Preguntó también el número de obreros y se le contestó que era de 800. Finalmente, en la fundición, en letras de fuego brotó la dedicatoria de "La Maquinista a S. M. el Rey D. Alfonso XII", entre vivas y aplausos al Rey y a la industria, quedando todos muy complacidos.

Necesidades de la industria.

Mientras tanto, se había constituído en Madrid la "Comisión de valoración arancelaria" dando comienzo a sus trabajos para la reforma del arancel.

¿Cuáles eran entonces las más perentorias necesidades de la industria catalana de maquinaria? Ignacio y Casimiro Girona, dueños de la "Herrería de Ntra. Sra. del Remedio", acudían a la Diputación provincial, en abril de 1877, exponiéndolas para corresponder a la indicación hecha por la Junta directiva de la "Manifestación de productos de la

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

industria catalana". Según este informe, la disposición segunda de la Ley de presupuestos de 21 de julio de 1876 sobre la renta de Aduanas, había resultado desastrosa para la industria de fabricación del hierro y aun para la minera en general. Lo reducido del cinco por ciento *ad valorem* que los productos extranjeros debían satisfacer al ser importados imposibilitaba que se estableciera y arraigara en España la industria del acero. El espíritu de los aranceles, además, se veía de continuo tergiversado por apéndices y adiciones contraproducentes.

Tres directores rigen de nuevo "La Maquinista".

En medio de estas oscilaciones de la política económica del siglo XIX, ninguna de ellas duradera, volvía a trabajarse, como vemos, con redoblada actividad. La Junta General de accionistas de "La Maquinista" celebrada el 20 de junio de 1877, acordaba que volviesen a regir la Sociedad tres directores, desaparecidas las circunstancias que en 1873 obligaron a suprimir uno de ellos, ya que el creciente desarrollo de los trabajos aconsejaba la modificación en tal sentido. Fué designado para ocupar el cargo José Tous y Mirapeix.

Entre el cúmulo de encargos del momento, queremos tan sólo fijar la atención en uno de ellos, efectuado por la Corporación municipal, de un modelo de mesas de hierro para unificar los puestos de las ramilleteras que vendían flores en la típica Rambla de San José. Era una nota simpática barcelonesa.

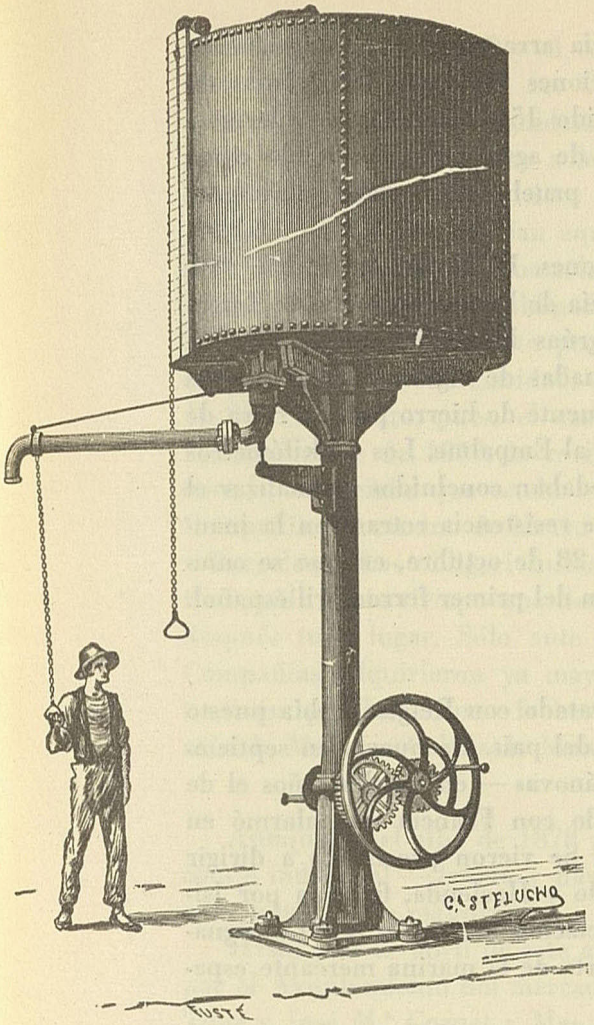
Reforma arancelaria.

Para tratar de la reforma arancelaria con José García Barzanallana, ministro de Hacienda, fué elegida, a mediados de junio, una comisión de diputados catalanes, andaluces, castellanos, extremeños y aragoneses. Acudió la comisión a visitar al Ministro quien expresó el deseo del Gobierno de Cánovas de favorecer la producción agrícola e industrial. Aunque se hallaba en desacuerdo con Bosch y Labrús, uno de los defensores acérrimos del proteccionismo. De hecho, las palabras del Ministro sólo tendían a dar largas al asunto, con el pretexto de que era necesario estudiarlo detenidamente.

El "Fomento de la Producción Nacional" designaba una comisión para que se trasladase a Madrid con objeto de realizar algunas gestiones relativas a la reforma arancelaria. El primero de julio era recibida por Alfonso XII escuchando, una vez más, la buenas palabras de siempre.

Por fin, las gestiones de la Comisión de aranceles, entrecruzadas de ideas librecambistas y sugerencias proteccionistas, condujeron a los aranceles de 17 de julio de 1877 que motivaron una protesta rápida por parte del Instituto Industrial.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Aguada de estación (1880)

Construcciones náuticas.

Muy descuidadas se hallaban las construcciones náuticas. La situación económica del país no permitía construir nuevos buques más que con incontables sacrificios. Las reparaciones de buques viejos, más baratas, eran aún importantes. Así la efectuada en julio por los talleres de los hermanos Alexander en el antiguo vapor "Ebro", de "Pablo María Tintoré y Cía.", que había pasado a la "Sociedad Mahonesa de vapores" y que, después de reformado, se denominó "Puerto Mahón". A pesar de que la máquina había sido fabricada diez años antes en los propios talleres — una de las primeras que habían salido de los mismos — no hubo que cambiarle pieza alguna. El vapor renovado se destinaba al servicio de Correos de Mallorca.

Tan grave descuido de la Marina nacional debía contribuir poderosamente a las desastrosas consecuencias experimentadas en las colonias años después, cuyos síntomas iniciales era fácil seguir ya.

Proyectos retenidos.

En agosto de 1877 parecía inminente la aceptación en el Principado de la moneda de bronce del sistema métrico decimal. Por otra parte, la no aprobación por la Superioridad de los proyectos pendientes tenía paralizadas las obras del puerto de Barcelona con gran consternación de la Junta, ya que existían fondos para proseguirlas y aquellos trabajos eran cada día más necesarios. Según la Memoria hecha pública en septiembre de 1877, en el año económico de 1876-1877 se llevaban gastadas en obras 231.890'99 pesetas, quedando aún en caja 1.698.825'21 pesetas.

El acueducto del Canal de Urgel.

El acueducto de hierro que "La Maquinista" construía para el "Canal de Urgel", fué inaugurado a mediados de septiembre de 1877, con asistencia de José M.ª Cornet y Mas. Situado en Agramunt, con

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

el propósito de reemplazar al de sillería arrastrado en la inundación de 1874, estaba asentado sobre fundaciones tubulares. Tenía más de cien metros de longitud, había requerido 150 toneladas de hierro y al recibir el peso de las 200 toneladas de agua cedió menos de cinco milímetros, considerándose por tanto la prueba inaugural francamente satisfactoria.

No faltaban ahora grandes realizaciones. El 21 de septiembre, "La Maquinista" contrataba con la "Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia" varias grúas hidráulicas, máquinas de vapor, bombas y depósitos para las aguadas de algunas de las nuevas estaciones de la línea de Francia y un puente de hierro para la riera de Santa Coloma, en la línea de Granollers al Empalme. Los 42 kilómetros de vía férrea de Gerona a Figueras quedaban concluídos al finalizar el mes, pero las comprobaciones previas de resistencia retrasaron la inauguración hasta la fecha memorable del 28 de octubre, en que se cumplían veintinueve años de la inauguración del primer ferrocarril español.

Los tratados de comercio y la marina mercante.

A principios del año anterior, un tratado con Bélgica había puesto en guardia a los navieros e industriales del país. De nuevo, en septiembre de 1877, el propio Ministerio de Cánovas — en muchos años el de mayor duración —, planeaba un tratado con Francia que alarmó en gran manera a los navieros nacionales. Se vieron precisados a dirigir una exposición a los ministros de Estado y Hacienda, firmada por Isidoro Pons, vocal-presidente de la "Asociación de Navieros y Consignatarios", que representaba a la mayor parte de la marina mercante española de altura.

Mientras los navieros nacionales vivían recargados de tributos y gabelas, tres Compañías francesas — la "Compañía General Trasatlántica", la "Compañía General Marítima" y la "Compañía Mensajerías Marítimas" — acaparaban el comercio marítimo del Atlántico, del Mediterráneo y del Oriente, abaratando de tal forma los precios y multiplicando los servicios de tal modo que resultaba imposible establecer competencia con ellas. A su merced se hallaba buena parte del comercio con las colonias españolas. Para salvar a la marina del país era preciso restablecer el derecho diferencial de bandera, lo cual no se presentaba exento de insolubles dificultades debido a los impremeditados convenios de 1869 que habían sido la causa que más influyó en los males que afligían a la marina mercante. A pesar de las protestas el convenio fué firmado antes de concluir el año, pero la reacción que provocó hizo que se introdujeran en su articulado diversas rectificaciones.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Las Compañías ferroviarias fusionan sus intereses.

La inhibición estatal y el costo de los materiales condicionaban y aconsejaban la fusión de las Compañías de ferrocarriles como único medio de subsistir con dignidad. No se concebía en Cataluña una Compañía como la de Córdoba a Málaga que adeudaba 24 cupones a sus obligacionistas y durante doce años no les había pagado ni un solo céntimo. Cierto que existían aquí también empresas desgraciadas como la del "Canal de Urgel" que sólo había podido pagar una sola vez — en 1867 — un duro a sus obligacionistas, o como la del ferrocarril de Sarriá que les ofrecía siete pesetas anuales, pero por lo menos exponían su situación con claridad.

No es insólito, pues, el caso de este acoplamiento de Compañías. En noviembre de 1877, la revista *Semana financiera, industrial y comercial* anunciaba que estaba a punto de realizarse la fusión entre la Compañía del camino de hierro del Norte de España y la de Pamplona a Barcelona. Los obligacionistas y accionistas catalanes de una y otra Compañía hacía tiempo que deseaban esta unión beneficiosa, que poco después tuvo lugar. Sólo ante tal noticia, las obligaciones de ambas Compañías adquirieron ya mayor firmeza en la Bolsa. Se gestionaba también, por las mismas fechas, la fusión del ferrocarril en construcción de Mollet a Caldas de Montbuy con el de Gerona a Francia.

Recepción definitiva del mercado.

1878

Aunque en el alba de 1878 parecía amenazar una nueva crisis agrícola e industrial — lanera y naviera —, no llegó a afectar de gravedad a la industria de maquinaria.

Hasta el 8 de abril de este año no se verificó la recepción definitiva por el Ayuntamiento del mercado del Borne. Al acto asistieron Ernesto Tous y José M.ª Cornet y Mas. Poco después, en sesión del día 30, la Corporación municipal decidió que se devolviese a "La Maquinista" el depósito que tuvo que constituir para el comienzo de las obras.

Por cierto que por entonces llegó a Barcelona el primer fonógrafo, importado por "Dalmau e Hijo" para la Escuela de Ingenieros Industriales. Seis meses antes habían llegado a la ciudad los primeros teléfonos. Aunque parezcan anecdóticos estos datos, no dejan de tener interés por lo que significan.

Infructuosas gestiones de los navieros en defensa de sus intereses.

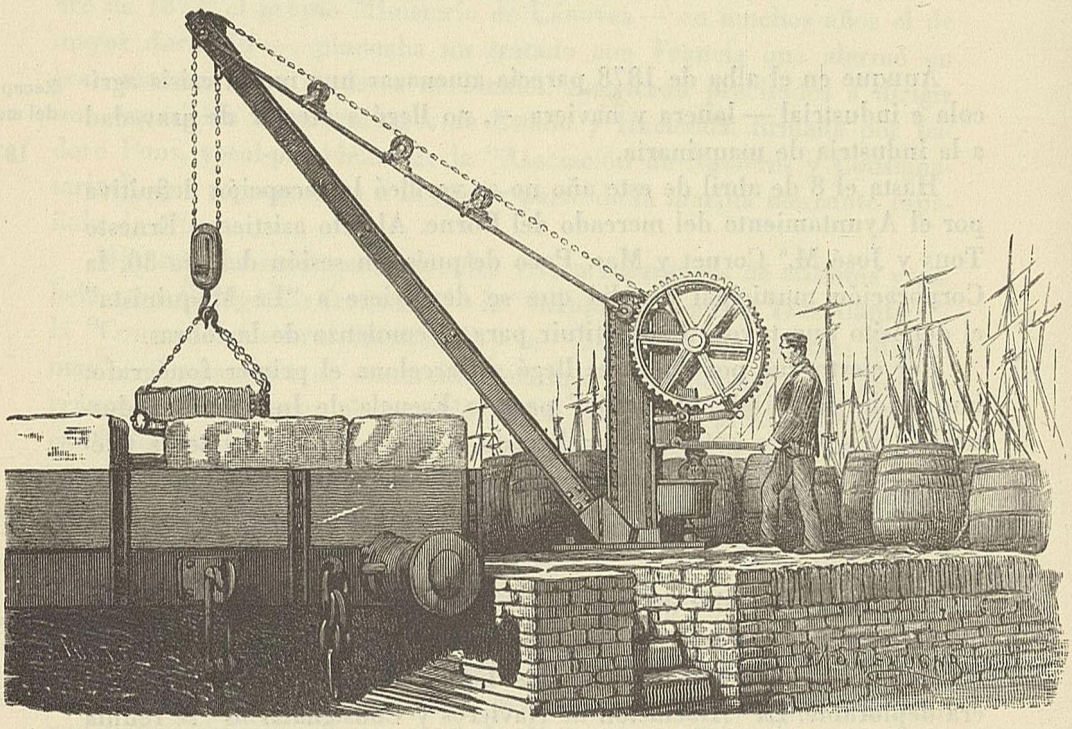
Abolido el derecho diferencial de bandera para la navegación de altura, resultaban vanos cuantos esfuerzos se hacían para mejorar las condiciones de los puertos nacionales. La suerte de la marina mercante era deplorable. La "Asociación de Navieros y Consignatarios" se reunía el 3 de mayo de 1878 bajo la presidencia de Federico Nicolau para co-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

municar a sus socios el fracaso de las gestiones realizadas cerca del Gobierno para que remediara su situación.

Las comisiones desplazadas a Madrid sólo conseguían de los ministros promesas que luego no se cumplían. Ahora el ministro de Hacienda pasó la súplica a la "Junta consultiva de aranceles", en la que figuraban Joaquín María de Paz y José Ferrer Vidal, pero la mayoría de sus miembros, inspirada por la ideología librecambista, la rechazó por 15 votos contra 5. Comprendiendo lo que esto significaba para las poblaciones del litoral hispano, los dos miembros citados dimitieron sus cargos. Quedaba patente que el librecambismo seguía rigiendo los organismos gubernamentales cuando toda Europa volvía a las doctrinas proteccionistas. Como es natural, la alarma y el descontento cundieron entre los navieros.

Todavía se intentó una última gestión ante la "Comisión general de presupuestos" a la que debía acudir — siguiendo la propuesta de José Oswaldo Amell y de Isidoro Pons — la misma comisión que ya se había desplazado a Madrid con anterioridad. Por si todo ello fuera poco, el Gobierno de Cánovas concertó el 4 de mayo un tratado con Bélgica.



Grúa para muelles y estaciones, accionada a mano (1880)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El telegrama de protesta que le enviaron los navieros barceloneses tuvo por respuesta, al día siguiente, que se ofreciera una solución prudente y conciliadora. Así quedaron las cosas de momento, hasta la Ley de 21 de julio del mismo año.

De las construcciones de "La Maquinista".

"La Maquinista" conseguía el 8 de mayo un nuevo triunfo al efectuarse las pruebas de resistencia del puente metálico construído en el Mogent y no flexar éste más de 13 milímetros, a pesar de ser su longitud de 34'30 metros. Otra de sus construcciones curiosas de estos momentos fué la de las máquinas para alimentar de agua la cascada del Parque de la Ciudadela, iguales a las expuestas en París para la cascada del Trocadero, de 240 caballos de fuerza en conjunto. Por otra parte, Juan Batlló, que estaba edificando una grandiosa fábrica en Sans, hizo pedido a "La Maquinista" de tres máquinas de vapor de 500 caballos de fuerza y siete calderas de vapor, tuberías, bombas, transmisiones de movimiento y columnas, por un precio total de 359.948 pesetas.

La Exposición de París de 1878.

La participación de la industria de maquinaria catalana en la Exposición de París causó muy buena impresión. Los hermanos Alexander obtuvieron una medalla de oro en el certamen y consiguieron vender una máquina de vapor de 6 caballos nominales y 16 efectivos con destino a Bucarest.

Desde París, Cayetano Cornet y Mas escribía, el 21 de septiembre, sus impresiones del certamen y comentaba la ausencia de grandes máquinas nuevas en la sección de maquinaria, compensada por valiosos perfeccionamientos en los tipos ya conocidos. "La Maquinista", por ejemplo, adoptando el tipo estadounidense de Corliss, creado en 1867, estaba fabricando en España máquinas muy perfeccionadas que tenían gran aceptación, a la par que otros constructores de Europa hacían otro tanto en sus países respectivos.

Nuevos encargos y trabajos en "La Maquinista".

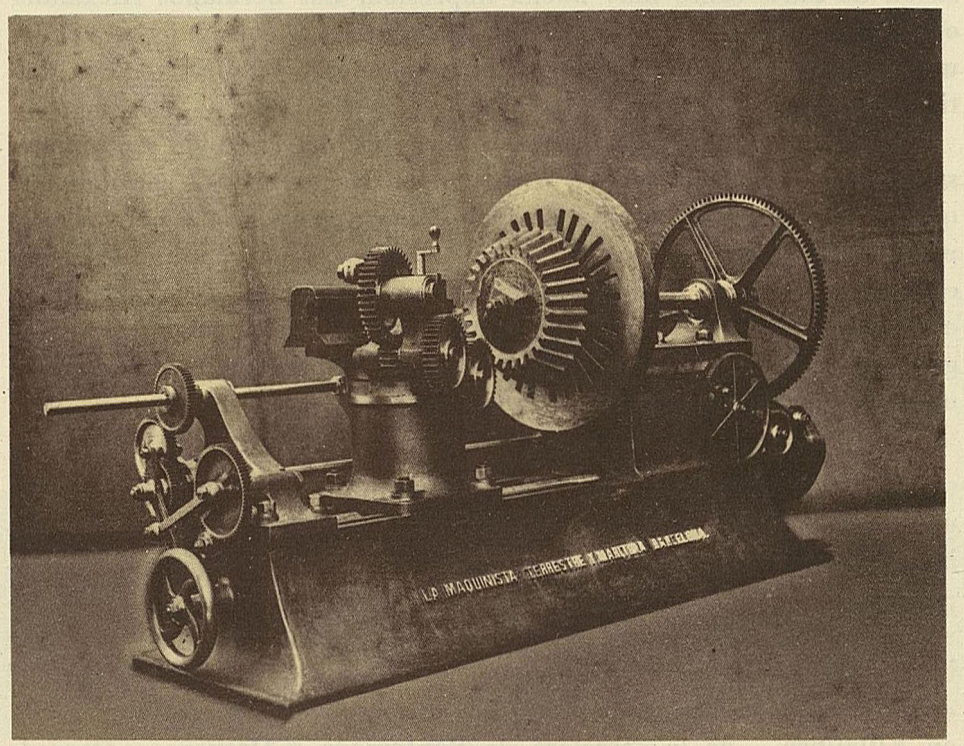
En septiembre de 1878 recibió "La Maquinista", entre otros varios, el encargo de dos calderas de vapor para Joaquín Casas Jover cuyo importe ascendía a 24.000 pesetas, una para Ramón Godó, y una máquina de vapor, dos calderas y transmisiones de movimiento para Isidro e Ignacio Borrás. Además, en subastas verificadas por el Gobierno, le había correspondido la construcción de una armadura para el cuartel de la Guardia de Corps, de Madrid, y un puente de hierro sobre el Sil, en Villalibre — de la carretera de Ponferrada a Orense —, otorgado por el precio de 106.800 pesetas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

A mediados del mismo mes, los periódicos madrileños anunciaban que se concluía en el Ferrol el primer buque de hierro construído en España. Replicaban los barceloneses diciendo que, en el mismo puerto del Ferrol, tenían la prueba de que no era cierta tal afirmación, puesto que el buque que, con el nombre de "Pájaro" estaba realizando el servicio entre el Ferrol y La Coruña, no era otro que el "Catalán" salido años antes de unos talleres barceloneses — los de "La Maquinista" — que ya en estos momentos introducían en las máquinas Corliss las últimas novedades y modificaciones presentadas en la Exposición de París por Harris, ofreciendo a sus clientes las "Harris-Corliss" de último modelo.

El alumbrado eléctrico en los talleres.

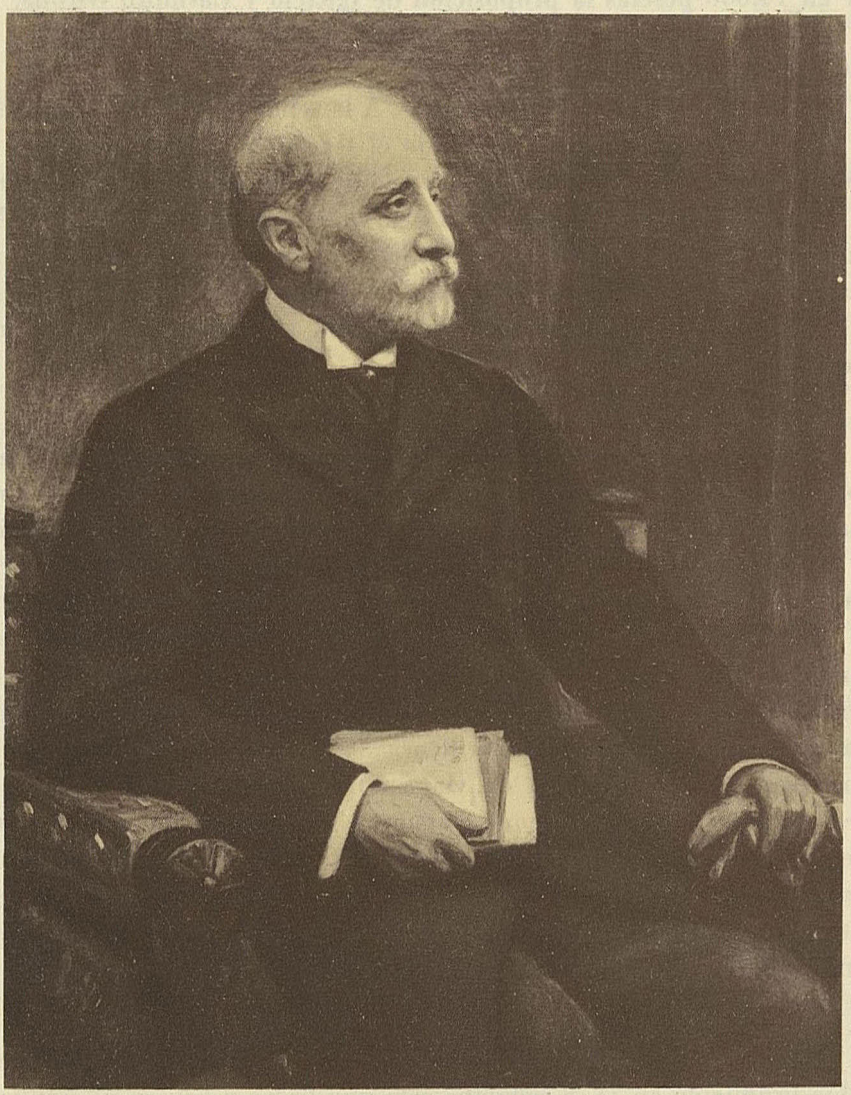
Por entonces funcionaban en España, por lo menos, veintiséis máquinas Gramme para el alumbrado eléctrico, figurando entre las primeras instaladas a partir de 1874, las de dos fragatas acorazadas, la de la Escuela de Ingenieros Industriales y la de "La Maquinista". También las de varias fábricas de hilados y tejidos, la del taller de "Alexander Hermanos", la de la "Herrería de Ntra. Sra. del Remedio" y algunas más.



Máquina para labrar los dientes de las ruedas cónicas de engranaje, ideada por José M.ª Cornet y Mas

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

A principios de noviembre de 1878, se realizaban en Barcelona trabajos conducentes a modificar el sistema de luz eléctrica de Gramme que introducían las mejoras obtenidas por Edison.



José M.ª Cornet y Mas, Director de "La Maquinista Terrestre y Marítima" (1880-1916)

El mercado de San Antonio.

A fin de cubrir la deuda flotante que tenía el Municipio de Barcelona, el 31 de diciembre de 1878, el Ayuntamiento de la ciudad proyectó emitir 10.000 obligaciones de 250 pesetas cada una. "La Maquinista" fabricaba para la Corporación un depósito de hierro en la parte superior del que ya existía en la calle de Sicilia, con objeto de elevar

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

el agua a grandes alturas en la cascada y surtidores del Parque y jardines de la Ciudadela. Al convocar la subasta para el mercado de San Antonio, concurrió también a ella "La Maquinista" consiguiendo mejorar en 14.000 pesetas la proposición de Ignacio y Casimiro Girona. Así se hizo con el encargo el 15 de febrero de 1879, por la cantidad de 850.493'33 pesetas.

No tardaron en comenzar las obras. A la semana siguiente se procedía ya a la nivelación del piso, quitando el terraplén todavía existente del glacis de las antiguas murallas junto a la que fué puerta de San Antonio.

El Ayuntamiento nombró en 14 de marzo al ingeniero de "La Maquinista" José M.ª Cornet y Mas director práctico de las obras de construcción de la plaza mercado de San Antonio. Al día siguiente, concluídas las obras de explanación y nivelación, se empezó a colocar una cerca a su alrededor.

El resurgir ferroviario. 1879

Con el año 1879 se inicia un nuevo resurgir ferroviario en Cataluña. Los constructores catalanes de maquinaria se lanzan de lleno a las realizaciones ferroviarias. "La Maquinista", autora de los tramos metálicos de los puentes de Breda y del Empalme en la línea de Barcelona a Francia, y de los de la línea de Granollers a Vich, estaba construyendo los de Vich a San Juan de las Abadesas. El 23 de enero había dejado concluído el de Manlleu, sobre el Ter, de 144 metros de longitud, e instalaba ahora, más allá de Torelló, el de Cugulera. A principios de marzo contrató con la Sociedad constructora de la línea de San Juan de las Abadesas, además, cambios de vía, cuatro plataformas giratorias para locomotoras y 16 para vagones, aparatos de señales y demás material fijo de vía por un valor conjunto de 73.840 pesetas, entrando en reñida competencia con casas inglesas, francesas y belgas que tuvieron que batirse en retirada, ante el estupor y la incomprensión de los librecambistas.

Crisis superada y escasez de numerario.

Aunque subsistía la escasez de dinero en metálico, la crisis que se había producido en 1878 señalaba sólo una breve y brusca interrupción en el camino ascendente. Superado a mediados de 1879 el amago de hundimiento, podía seguir la industria pesada nacional su clara marcha hacia la superación anhelada. El país se esforzaba en sacar a flote su economía y el Municipio barcelonés vivía los principios de su gran época de esplendor, no exenta de críticas, polémicas y dificultades.

La escasez de numerario a que aludíamos se reflejaba en los tratos de "La Maquinista" con el Ayuntamiento. En junio de 1879 "La Maqui-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

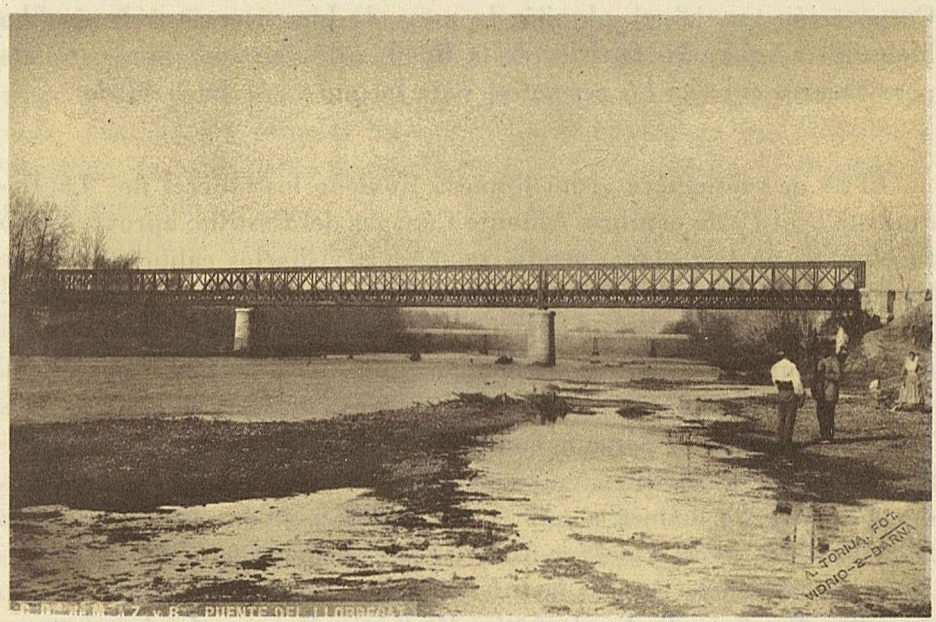
nista" se veía precisada a tener invertidas 212.748 pesetas en terrenos sitos en el Paseo de San Juan, en la prolongación de la calle de la Princesa, recibidos del Municipio en pago de parte de las obras realizadas a su cuenta.

Los navieros respiraban con mayor desahogo. "Antonio López y Compañía" encargaba a "La Maquinista" la construcción de dos edificios o naves de hierro para los talleres del dique de carenas, en Cádiz.

No obstante, la oferta era superior a la demanda y los precios descendían. Los constructores extranjeros protegidos todavía por el arancel que estaba consintiendo la importación con sólo pago de derechos de 1,2 a 6 por ciento, competían con los talleres nacionales, gravados con derechos del 12 al 50 por ciento en las primeras materias que debían importar. En aquel momento, el Gobierno, por real orden inserta en la *Gaceta* de 23 de julio, convocó concurso para fabricar las máquinas de dos cañoneros que se estaban construyendo en los astilleros de Cartagena y Ferrol con destino a la Armada nacional. Y "La Maquinista" se preparó con el propósito de acudir al citado concurso.

Los puentes de la línea de San Juan de las Abadesas.

La línea de San Juan de las Abadesas probaba en agosto los puentes de la sección de Vich a San Feliu de Torelló, construídos por "La Maquinista", percatándose de su excelente factura. Sin embargo, al comen-



Puente sobre el Llobregat en la línea del Ferrocarril de Madrid y Zaragoza a Barcelona, cercano a esta capital (1880)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

tar esta noticia, la *Gaceta de los caminos de hierro* de 24 de agosto argüía: "Nosotros seremos los primeros en aplaudir los progresos de La Maquinista Terrestre y Marítima si se nos demuestra que el coste de sus puentes es cuando menos igual al que tendrían los extranjeros importados con entera franquicia de derechos de aduanas". Afloraba en esta frase el criterio librecambista de Bona, director de la *Gaceta* y a la par, la carencia de información de primera mano del periódico ya que, por otra parte, sacaba la noticia del *Moniteur* de Bélgica. Este ejemplo nos muestra que todavía en Madrid se seguía entonces, como treinta años atrás, muy de lejos los progresos de la industrialización catalana y que la ideología librecambista, que estaba perdiendo terreno en Europa, seguía privando en la Corte.

No se hizo esperar la réplica desde las páginas del *Diario de Barcelona*. En ella, además de advertir que precisamente las Compañías que habían encargado puentes a "La Maquinista" gozaban de franquicia de derechos aduaneros — por cuya razón, por lo menos, habían obtenido los encargos a precios iguales —, se añadía que últimamente la "Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia" había encargado a "La Maquinista" doce plataformas giratorias para vagones, a precios mucho más ventajosos que los extranjeros.

Una mesa de hierro para las floristas de la Rambla.

Volviendo a Barcelona, veremos en septiembre del mismo año a la Corporación municipal adquirir la mesa de hierro construída en "La Maquinista", para las floristas de la Rambla de San José, como modelo para sacar a subasta las restantes, y de la que ya se ha hablado.

Visitas oficiales a "La Maquinista".

El 29 de septiembre visitó Romero Robledo los talleres de "La Maquinista". El 10 de octubre, Antonio Cánovas del Castillo, aprovechando su estancia en Barcelona, acudía también a visitarlos calificándolos de "poderoso auxiliar para los trabajos que el Estado pudiera necesitar".

Acompañaron al Presidente del Consejo de Ministros, en su visita a "La Maquinista", Manuel Girona, Joaquín María de Paz, Félix Maciá y Bonaplata, José Puig y Llagostera y otros, siendo recibidos por los Tous, padre e hijo, y por una comisión de la Junta de Gobierno. Pudieron admirar los visitantes, entre otras obras, las plataformas giratorias, de 13 metros de diámetro, que se construían para los ferrocarriles de Barcelona a Francia y de San Juan de las Abadesas.

También visitó Cánovas la fundición y talleres de Francisco Isaura. Aquellos días fué adjudicada a "La Maquinista" una grúa de seis toneladas para el Arsenal de Mahón. Ante los buenos deseos manifestados

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

por tan ilustres visitantes, decidió la Sociedad presentar proposición a los concursos anunciados por el Gobierno para obras de fundación de pilas y estribos de un puente sobre el Cinca, en Fraga, y de otro sobre el Tajo, en Guadalajara.

Pedidos ferroviarios, el mercado de la Barceloneta y otros trabajos.

La desaparición de la muralla del Mar era ya inminente. Barcelona conseguía las grandes mejoras ansiadas. Las obras del mercado de San Antonio proseguían y el Ayuntamiento acordaba que se construyeran nueve mesas o puestos con destino a la plaza mercado de la Barceloneta.

1880

La actividad proferroviaria volvió a ser considerable en 1880. Diversas compañías de ferrocarriles pasaron encargos a "La Maquinista". En febrero, la de los "Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia" formulaba el pedido de un casco de caldera de locomotora. La del de Selgua a Barbastro, en marzo, una placa giratoria. En abril, la de Orense a Vigo solicitaba tres puentes y la de Mollet a Caldas de Montbuy cruceros, cambios de vía y ejes. Decididamente, estamos en un momento de alza económica.

Hallándose surtas en el puerto de Barcelona algunas unidades italianas, el almirante Federico Martini visitó el día 19 de abril los talleres de "La Maquinista", elogiando sus instalaciones. A los encargos aducidos cabe añadir: dos máquinas y dos calderas para el cañonero "Pilar" que se construía por cuenta del ministerio de Marina, y las obras del mercado de la Barceloneta, logradas en subasta por el precio de 171.482 pesetas, presupuesto que rebajaba en unas 60.000 pesetas las restantes proposiciones presentadas. Los arcos de hierro del mercado de San Antonio, destinados a sostener las cuatro bóvedas, estaban ya colocados y concluídas las casillas de mampostería para los empleados y dependientes del mercado.

Finalizaba el trazado de algunas líneas: el 4 de mayo se verificaron pruebas en la de Mollet a Caldas y, siete días después, llegaba el primer tren a Ripoll desde Montesquiu, con motivo de la fiesta mayor de la villa, contribuyendo así a conmemorarla la Compañía de los ferrocarriles de San Juan de las Abadesas.

"La Maquinista" prorroga su vida.

Estando próximo a expirar el plazo legal de vida que "La Maquinista" se había concedido, se reunió el 10 de junio en Junta General extraordinaria decidiendo prorrogar su duración por otros veinticinco años. Esta vez ya ni siquiera alcanzó a plantearse el problema de su liquidación pues ahora se hallaba decidida a proseguir con firmeza su labor bajo la dirección de los Tous y Cornet y Mas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La recuperación estaba en marcha. Los encargos abundaban. A los ya citados cabría añadir otros, de los cuales sobresale por su importancia el formulado por Adolfo Llorens y César Donoso, de la parte metálica del puerto de Bilbao — muelle de Portugalete — presupuestado en 602.224 pesetas.

Exposición de maquinaria en Valencia.

En Valencia se preparaba una "Exposición de motores y máquinas elevadoras de agua" que debía celebrarse durante la segunda quincena de julio de 1880, con participación de los constructores de máquinas nacionales y extranjeros. Los constructores catalanes no podían faltar a la cita. Con vistas a la exposición levantina, "La Maquinista" que acababa de fabricar las ya mencionadas bombas para la elevación de las aguas subterráneas del Llobregat, en Cornellá, aptas para elevar unos 400 litros por segundo, procedió a construir una magnífica bomba, con máquina de vapor de 40 caballos, de gran potencia elevadora. Al certamen acudieron también los "Hermanos Alexander"; los "Hijos de Pfeiffer", que presentaban maquinaria agrícola en la que se habían especializado; "Blon y Compañía", almacenistas de maquinaria extranjera; "Planas y Junoy", constructores gerundenses; los Barberá, Canals, Colomer, Dugros y otros de Barcelona y, al parecer, también "Pinaqui y Sarvi", de Pamplona.

Las campanas del reloj de la Universidad.

Entre los encargos que en estos momentos realizaba "La Maquinista", figuraba el armazón de hierro que debía sostener las campanas del reloj de la Universidad de Barcelona. Miguel Forcada, fundidor de Vich, fundía mientras tanto ambas campanas. Una y otra llevaban en relieve el escudo de armas de la Universidad y las siguientes leyendas. En la de las horas:

"HUIUS AERIS CAMPANI
A MICHAELE FORCADA VIC.
ANNO MDCCCLXXX
REGN. ALPHONSO XII CONFLATI
ALUMNI ET MAGISTRI ACADEMIAE
BARCINONENSIS OBTEMPERATE SONO"

Y la de los cuartos:

"CYMBALUM
A MICH. FORCADA VIC.
ANNO MDCCCLXXX
REGNANTE ALPHONSO XII
FUSUM"

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Inauguración del ferrocarril de San Juan.

Concluída por completo la línea de San Juan de las Abadesas, llegaban ya las locomotoras hasta las minas de carbón de Surroca y Ogassa. Se inauguró el 17 de octubre con asistencia del ministro de Fomento. Con tal motivo, los empleados de la línea ofrecieron a Félix Maciá y Bonaplata — elegido, repetidas veces, diputado a Cortes por el distrito de Puigcerdá — una placa de oro y plata con esmalte sobre fondo de marfil y marco de ébano.

Desde el 17 de octubre de 1880 se ven realizados los deseos de los "*maquinistas*" barceloneses: el carbón de piedra de las minas de San Juan está a su alcance.

El cuerno de la abundancia.

Como si se hubiese vaciado de pronto el cuerno de la abundancia, los encargos se sucedían. El ministerio de Marina encargaba a "La Maquinista", a mediados de octubre, dos calderas para la goleta "Caridad". El ministro de Fomento, en la visita realizada a Barcelona con motivo de la inauguración del ferrocarril de San Juan, visitaba los talleres de la Sociedad acompañado del director general de Obras públicas. Admiró los puentes en construcción, varias máquinas Corliss y las calderas y máquinas, ya concluídas, del cañonero "Pilar".

Al despedirse ambos, manifestaron su propósito de fomentar las construcciones nacionales. Antes de que finalizara el mes siguiente, el Ministerio encargaba a "La Maquinista" un puente para la carretera de Fraga, por el importe de 282.267 pesetas.

Por las mismas fechas se estaba edificando en el Parque de Barcelona, el Museo Martorell, corriendo a cargo de "La Maquinista" los cuchillos para su cubierta.

La "Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo" seguía pujante, encargando treinta cambios de vía, discos de señales y placas giratorias a "La Maquinista" por valor de 64.880 pesetas. Otra Compañía ferroviaria, la de Valls a Villanueva y Barcelona, subastaba poco después 43 tramos metálicos para pontones y los puentes del río Foix, riera de La Bisbal y Estany Llarch, adjudicándoselos "La Maquinista", sumando este encargo a los de dos placas giratorias para vagones y un carro transbordador. Sólo le faltaba, pues, a "La Maquinista" el espaldarazo de la primera locomotora para completar su magnífica progresión industrial y este espaldarazo no debía tardar...

Todavía a fines de 1880, Luis Masnou encargaba un torno quebrado y José Oriol Mestres, 100 columnas para la casa de Claudio López y López. Además, la Sociedad estaba en tratos con José de Salamanca para

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

la construcción de un acueducto de 56 metros de luz para el Canal del Duero, en Valladolid.

A partir de 1880 los encargos de motores de vapor se multiplicaron. Ya no eran sólo las fábricas barcelonesas y catalanas las que los solicitaban sino que incluso varias fábricas valencianas y madrileñas enviaban sus pedidos a "La Maquinista", al celebrar ésta sus bodas de plata con la industria.

La propaganda: cromos y catálogos.

A fines de la octava década del siglo XIX, "La Maquinista" había alcanzado su mayoría de edad con plena capacitación industrial. Junto a los cromos de colores, utilizados para propaganda de sus construcciones, editaba ahora completos catálogos, ilustrados con grabados.

En el anverso de los cromos citados, del tamaño de un naipe, aparecían un soldado y una sirvienta cogidos del brazo, luciendo él con gallardía su abigarrado uniforme y levantándose ella, con gesto ingenuo y coquetón, la punta del delantal. En el reverso, se leía: "LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA - BARCELONA - Talleres de construcción de máquinas de vapor y de toda clase de motores hidráulicos, construcción de puentes, armaduras, mercados públicos y en general toda clase de construcciones metálicas. Material fijo para ferrocarriles, generadores de vapor y demás trabajos de calderería, máquinas para la marina, grúas y ascensores hidráulicos y por transmisión, fundición de hierro y bronces." En los catálogos se describían, especificando sus características y a menudo acompañando grabados explicativos, cada una de las clases de máquinas anunciadas en el reverso de los cromos.

Capacitación industrial de "La Maquinista".

El hecho de que el Ayuntamiento de Bilbao encargase a "La Maquinista" el muelle de Portugalete y, poco después, una Corliss de 200 caballos de fuerza, dará idea del adelanto de la industria barcelonesa con respecto a la norteña hispana.

Cumplido su veinticinco aniversario, "La Maquinista" se hallaba también capacitada para construir molinos, ascensores hidráulicos, bombas, prensas, hidroextractores, crics, tornos, polipastos, fraguas, cubas para piedras de afilar, series de terrajas, cojinetes y machos del tipo Whitworth para abrir rosca inglesa. Varios tipos de máquinas de vapor semifijas especialmente utilizadas por los pequeños industriales y para elevación de aguas en labores agrícolas. Y otras para la industria manufacturera y para la marina, varias de ellas de tipos especiales construídos exclusivamente en los talleres de la Sociedad. De éstas citaremos un

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

tipo con cambio de marcha, sin condensación, empleado especialmente para la extracción de minerales y escombros de las minas.

Con esto queda sintetizado el conjunto de trabajos que se verificaban en las distintas dependencias — extendidas sobre un área de 17.500 metros cuadrados — de la completa factoría de maquinaria cuyas perspectivas podemos admirar hoy gracias a los grabados de Castelucho que las plasmaron con gran fidelidad, reproducidos en estas mismas páginas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO VI

DE LA APARENTE PUJANZA RESTAURADORA A LA CRISIS Y DE ESTA AL PROTECCIONISMO INDUSTRIAL, EN LOS PRIMEROS AÑOS DE LA REGENCIA

(1881-1888)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

La prosperidad del país en los primeros años de la novena década del siglo XIX era más aparente que real. Y crítica la situación económica del Tesoro y de los organismos públicos. Existían varios proyectos para el arreglo y amortización de la Deuda. Bajo la presidencia de Cánovas, los ministros se reunieron en Consejo, a principios de 1881, para unificar criterios y formular, a base de los proyectos existentes, el de Ley que el ministro de Hacienda debía presentar a las Cortes para la conversión de las deudas amortizables y facilitar al Tesoro recursos inmediatos. Se acordó que el Banco de España hiciera una emisión al 5 por ciento, bajo el tipo de 92 o 95, amortizable en 30 años. Teniendo en cuenta que los valores que se recogían debían quedar extinguidos a los quince años, con la prórroga se lograba descargar el presupuesto estatal en una cantidad considerable.

El poder en manos de los fusionistas.

1881

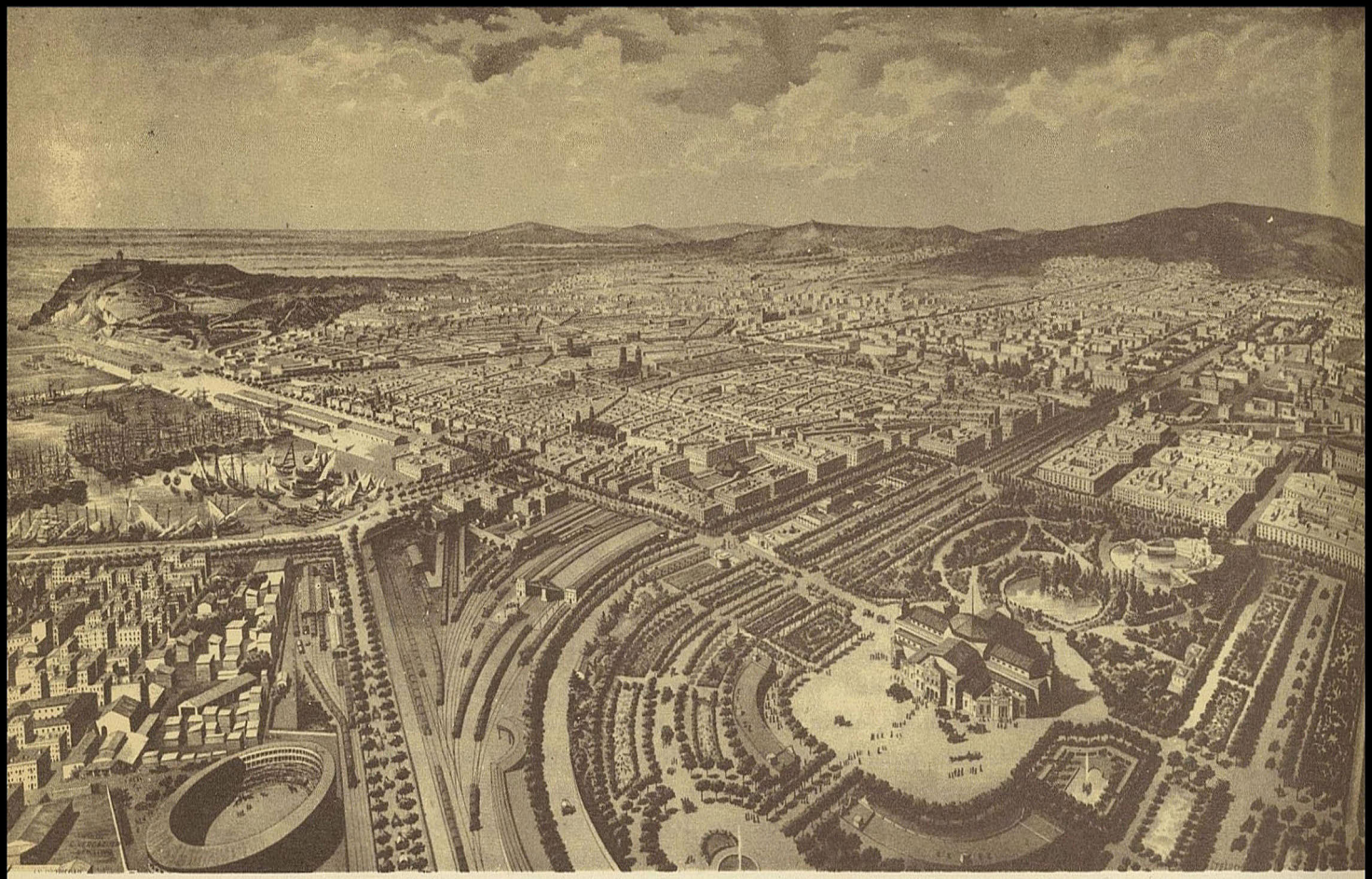
Mientras tanto el partido de la oposición gubernativa engrosaba sus filas. La unión de los liberales con los antiguos republicanos y algunos conservadores dió lugar al partido *fusionista* en el que, dirigida por Sagasta, se concretaba la oposición.

Por propia determinación del bando moderador de los canovistas, el 8 de febrero de 1881, el partido fusionista alcanzaba el poder, formando gobierno Práxedes Mateo Sagasta. En el nuevo Gabinete figuraban hombres de prestigio, como Juan Francisco Camacho que, decidido a plantear reformas económicas en sentido librecambista, ocupó el ministerio de Hacienda. Una semana antes había aparecido en Barcelona *La Vanguardia*, periódico que se constituía en órgano oficial de los constitucionales — es decir, fusionistas — de la región catalana.

Construcciones de "La Maquinista".

Al principiar el año 1881, "La Maquinista" conseguía de la Compañía del ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona un importante pedido de material ferroviario por valor de 353.840 pesetas, proponiéndose al mismo tiempo la compra de la casa número 39 de la calle de San Fernando, hoy calle de La Maquinista. El solar le permitiría edificar un tinglado para almacén de máquinas terminadas, haciendo posible el desocupo de uno de los almacenes para convertirlo en taller.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Litografía con la panorámica de Barcelona hacia 1882. En primer término el "Torín" o Plaza de Toros en la Barceloneta y los jardines del recinto de la desaparecida Ciudadela

A mediados de febrero encargó Bartolomé Recolons una máquina de 200 caballos de fuerza y tres calderas de 80 caballos. Un mes después, el ministerio de Marina regentado por Francisco Pavía, comunicaba a la Sociedad que, previo el correspondiente contrato, se hallaba dispuesto a adjudicarle las máquinas y calderas — de 240 caballos de fuerza y sistema "Compound" — para el cañonero "Alsedo" que se estaba construyendo en el arsenal de La Carraca.

"La Maquinista" podía mantener su posición industrial con relativo optimismo. Pero la crisis prolongada de las industrias textiles le privaba — como a las restantes casas constructoras de maquinaria — de sus continuos pedidos. Era preciso, en consecuencia, lanzarse de lleno a la fabricación de material ferroviario aunque ello implicara sostener una fuerte y desigual competencia con los talleres extranjeros capacitados desde hacía mucho tiempo y favorecidos por el arancel. "La Maquinista" contaba con unos pocos años de experiencia en la construcción de puentes metálicos que debían serle beneficiosos. Aunque solía ser reducido entonces el beneficio obtenido con los puentes, se conseguía con estos trabajos un aumento en la facturación.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Las reformas de Camacho.

Hemos dicho que Camacho se hallaba dispuesto a emprender reformas económicas. Necesariamente debían empezar por los aranceles. La prensa volvió a ocuparse de nuevo de esta debatida cuestión. La *Crónica de Cataluña* afirmaba que la suspensión de la reforma arancelaria en 1875 había sido debida a Camacho. La *Crónica de la Industria,* en cambio, sostenía que la suspensión se debió sólo al Ministerio de Cánovas del Castillo, que Camacho era partidario de la derogación del decreto de suspensión y que iba a proponerla.

El propio Camacho se manifestaba dispuesto a concluir las informaciones naviera y lanera "aceptando lo que de las mismas resultara". Contestando todos estos extremos advertía *Diario de Barcelona:* "Conserven, pues, la calma los contendientes, los partidarios de escuelas opuestas en materias económicas; nada inesperado, nada anómalo ni irregular tienen que temer los unos ni esperar los otros; el gobierno se ceñirá al cumplimiento severo de las leyes, que están por encima de todos los intereses y que refrenan todas las ambiciones desmedidas".

El espíritu que inspiraba al Gobierno no podía dejar lugar a dudas a través de estas palabras y no tardaron en comprobarlo los proteccionistas al reimplantarse la famosa "base 5.ª" en los aranceles. Por las mismas fechas, se procedía en Cataluña a recoger la calderilla del sistema antiguo de uno y dos cuartos, que se reemplazaba por la de cinco y diez céntimos. A principios de abril, la *Gaceta* publicaba una real orden suprimiendo la Fábrica de Moneda de Barcelona.

Rius y Taulet y los proyectos ciudadanos.

En el primer plano de la actualidad ferroviaria barcelonesa se hallaba el enlace de las estaciones de la ciudad con arreglo al trazado en proyecto por la calle de Aragón. En abril de 1881, Manuel Girona presentaba al Ayuntamiento un proyecto para que este enlace fuese subterráneo en el trecho de la calle de Aragón comprendido entre la de Urgel y el Paseo de San Juan. El 25 del mismo mes, la Diputación acordaba que no podía permitirse el paso de los trenes a nivel por las calles de Aragón y Marina, viniendo con ello a favorecer la propuesta de Girona. No obstante, la Junta creada para informar sobre el asunto buscó una transacción resolviendo, el 9 de mayo, que con carácter provisional se hiciera el enlace a nivel con tal que la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia se comprometiese a realizar, más adelante, el túnel.

El Ayuntamiento de la ciudad proseguía sus realizaciones. Bajo la presidencia de Francisco de P. Rius y Taulet, alcalde constitucional interino, se reunió, el 7 de mayo, con objeto de discutir y aprobar el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

presupuesto suplementario formulado por la comisión de Hacienda, para extinguir la deuda flotante del Municipio mediante la emisión de 20.000 títulos de 250 pesetas, que sumaban la cantidad de cinco millones. El presupuesto quedó aprobado sin discusión. Antes de que concluyese aquel mes el propio Rius y Taulet estaba ya activando los preparativos para erigir un monumento a Cristóbal Colón en la plaza de la Paz.

Se fija la asignación de los Directores de "La Maquinista".

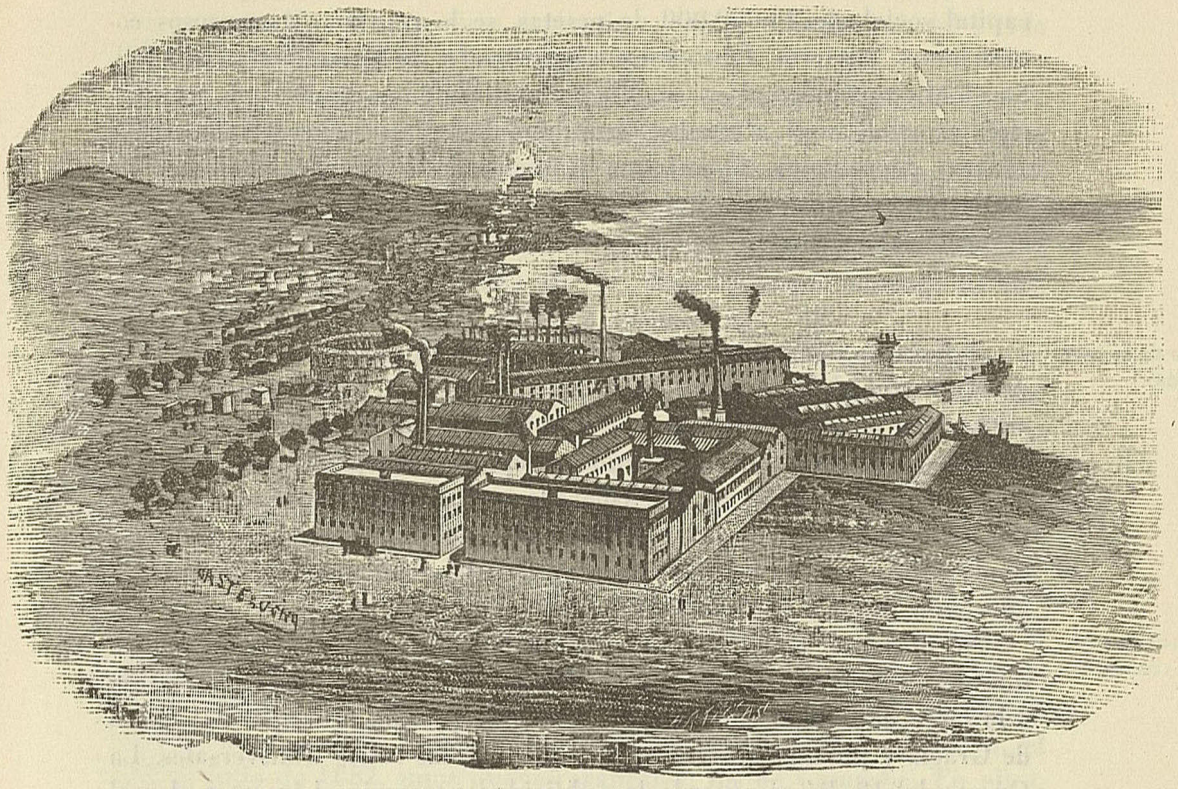
En el Parque de la Ciudadela funcionaban ya las dos máquinas gemelas Corliss, fabricadas por "La Maquinista" para la cascada, siendo motivo de general admiración. Los Directores de la Sociedad, Ernesto Tous y José M.ª Cornet, ingenieros jefes de la misma también, se habían hecho acreedores por esta obra y por tantas otras al agradecimiento de la Sociedad. Reconociéndolo así, José Cortada propuso que, por lo menos, se fijara en 20.000 pesetas al año el sueldo mínimo que debían percibir en calidad de Directores, ya que teniendo los honorarios condicionados al tanto por ciento de beneficios, podía darse el caso de que algún año éstos fueran inferiores y salieran con ello perjudicados. De acuerdo con Cortada, la Junta resolvió proceder así en lo sucesivo.

Por aquellas mismas fechas surgió un debate periodístico entre "La Maquinista" y la Junta de Obras del Puerto. El motivo fué pretender justificar esta última el encargo, a una casa inglesa, de las grúas hidráulicas del puerto por resultar su proposición más ventajosa, en tanto que "La Maquinista" afirmaba lo contrario. Este debate, sin embargo, no tuvo mayores consecuencias que la publicación de algunos artículos.

Trabajos ferroviarios y marítimos de "La Maquinista".

Por encargo de la Compañía del ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona construía "La Maquinista" un puente de hierro de celosía, de 123 metros de longitud y 4'40 de altura. A fines de julio de 1881 procedía a colocarlo sobre el Llobregat, en el término del Prat. El día 25 quedó montado sobre dos pilas de siete metros cada una, dejando tres ojos: el del centro de 45 metros de luz y los de ambos lados, de 38 cada uno. Se celebró el feliz resultado de las pruebas con un ágape durante el cual se tributaron merecidos elogios a la labor de los operarios e ingenieros. Pocos días después se efectuaron las pruebas de las máquinas "Compound" construídas para el cañonero "Pilar". Estas máquinas, de alta y baja presión, con distribución especial para moverse a gran velocidad, desarrollaban la fuerza colectiva de 240 caballos. El gasto de combustible, en estas pruebas, fué de un kilogramo por hora

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Hacia 1882, los talleres de "La Maquinista" presentaban este aspecto, distinto del que puede observarse en el grabado de la página 129

y "fuerza de caballo", marchando el buque a una velocidad de 10 millas, con presión de 4 atmósferas.

Al procederse, en primero de agosto, a inaugurar en Sallent las obras del ferrocarril económico de Manresa a Berga, se encargaron railes a la fábrica alemana de Bochum, cuya resistencia se probó, en octubre, en los talleres de "La Maquinista", antes de aceptarlos.

El "Crédito del Comercio y de la Industria".

Resulta impresionante la proliferación bancaria en los últimos meses del año 1881. En Barcelona, entre otros, empezaron a actuar el "Banco Financiero", el "Banco Universal" y el "Banco de la Propiedad". En otras poblaciones catalanas — Mataró, Manresa, Lérida, Tarrasa, Villanueva y Geltrú, etc. — se fundaron también diversas casas de Banca.

Al mismo espíritu que provocó esta proliferación bancaria obedecía una importante Sociedad constituída en Barcelona a principios de noviembre. Se titulaba "Crédito del Comercio y de la Industria" y su

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

capital social, de 20.000.000 de pesetas, se lo repartían numerosos comerciantes, navieros, fabricantes e industriales de Barcelona y Sabadell. Su objetivo primordial era acudir en auxilio de los ramos de la producción española más afectados, facilitándoles sumas a préstamo, sobre géneros depositados. El enfoque y finalidad de esta Sociedad era de matiz proteccionista, encaminada a mitigar los efectos de las reformas arancelarias en curso.

La zanja de la calle de Aragón.

A fines de noviembre el Congreso aprobó el proyecto de ferrocarril de Monistrol al Monasterio de Montserrat. Seguía preocupando aún el arreglo del paso de los trenes por la calle de Aragón. Las diversas comisiones que intervenían en el asunto aceptaron, en principio, el día 13 de diciembre, el proyecto de Albareda que proponía que el recorrido por dicha calle se hiciera a nivel, cerrado con altas rejas de hierro, descendiendo, para atravesar el Paseo de Gracia, a un túnel subterráneo y aflorando luego a la superficie de nuevo.

No obstante, en la reunión definitiva celebrada en Madrid cuatro días después, la comisión mixta acordó que el enlace se hiciera por zanja a lo largo de toda la calle de Aragón, construyendo túnel para el Paseo de Gracia y puentes a nivel para el paso de las calles transversales. La *Gaceta* del 18 dió al acuerdo la publicidad necesaria al insertar el real decreto que corroboraba esta solución.

Los tratados de comercio, motivo de disgustos.

1882

Los librecambistas no permanecían inactivos, mientras tanto. Si bien el tratado que se proponían negociar con Inglaterra fué rehusado por el voto en contra de Víctor Balaguer, consiguieron que, el 6 de febrero de 1882, se firmara en París un tratado de comercio con Francia que implicaba graves pérdidas para la industria nacional ya que concertaba rebajas de consideración en el arancel.

Dichas medidas económicas, fruto en buena parte de los trabajos de Camacho, motivaron protestas en los centros industriales del país. En Barcelona, a causa de la actitud gubernativa, cerraron las fábricas y se promovieron disturbios.

Concluía el mes de marzo y los disturbios iban en aumento, legitimada por el Gobierno la actuación de los anarcosindicalistas. El día 30, un numeroso grupo de trabajadores acudió a la Dirección de "La Maquinista" solicitando el cierre de los talleres. No pareció prudente poner la casa en evidencia y hubo de accederse a la petición. La paralización, que era general, daba a la ciudad un aspecto triste y desolador. La opi-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

nión se manifestaba unánime contra las medidas económicas del citado ministro de Hacienda.

La rápida actuación de las autoridades militares consiguió que, a principios de abril, se dominara la protesta. Con ella sólo se consiguió retrasar un tanto la implantación de los nuevos aranceles, máximo empeño de Camacho, pero no impedir que sus proyectos fuesen aprobados. Lo fueron el 22 de abril, anunciando Sagasta que la industria nacional quedaría compensada con la suspensión por espacio de diez años de la "base 5.ª" de la reforma arancelaria.

Añadamos, a manera de inciso, que en ocasión del fallecimiento de José Cortada, pasó a ocupar la presidencia de la Junta de Gobierno de "La Maquinista" Serafín Maseras, entrando a formar parte de la misma Agustín Ascacíbar. Entre las actividades de la Junta, cabe señalar la autorización para adquirir los inmuebles números 35 y 37 de la calle de San Fernando que se pensaba destinar a talleres.

Los aranceles de Camacho.

Mientras en París se realizaban los preparativos para la construcción de los ferrocarriles metropolitanos, proyectándose crear un ferrocarril subterráneo y otros aéreos y se esperaba en España la pronta concesión del permiso para la perforación del túnel de Canfranc, se daban, el 23 de julio de 1882, unos nuevos aranceles: los de Camacho. En ellos, una vez más, experimentaba quebranto la industria nacional de maquinaria.

Se rebajaban en cinco céntimos cada cien kilos los derechos de las máquinas agrícolas de importación; los de las motrices, en diez; los de las demás máquinas y piezas, en una peseta por cien kilos. Y los de embarcaciones de hierro en 22'87 pesetas por tonelada. No es de extrañar, pues, que los efectos de tales medidas repercutieran en los balances de las casas constructoras del país, aunque tardaran algún tiempo en reflejarse con claridad en ellos.

Por entonces se formaba una izquierda monárquica, inspirada por Cristino Martos y presidida por Serrano, en la que se enrolaba Balaguer, oponiéndose a las medidas adoptadas por el Gabinete de Sagasta. Con la divisa: *Catalunya i avant* aparecía el "Centre Català", afiliado muy pronto al proteccionismo.

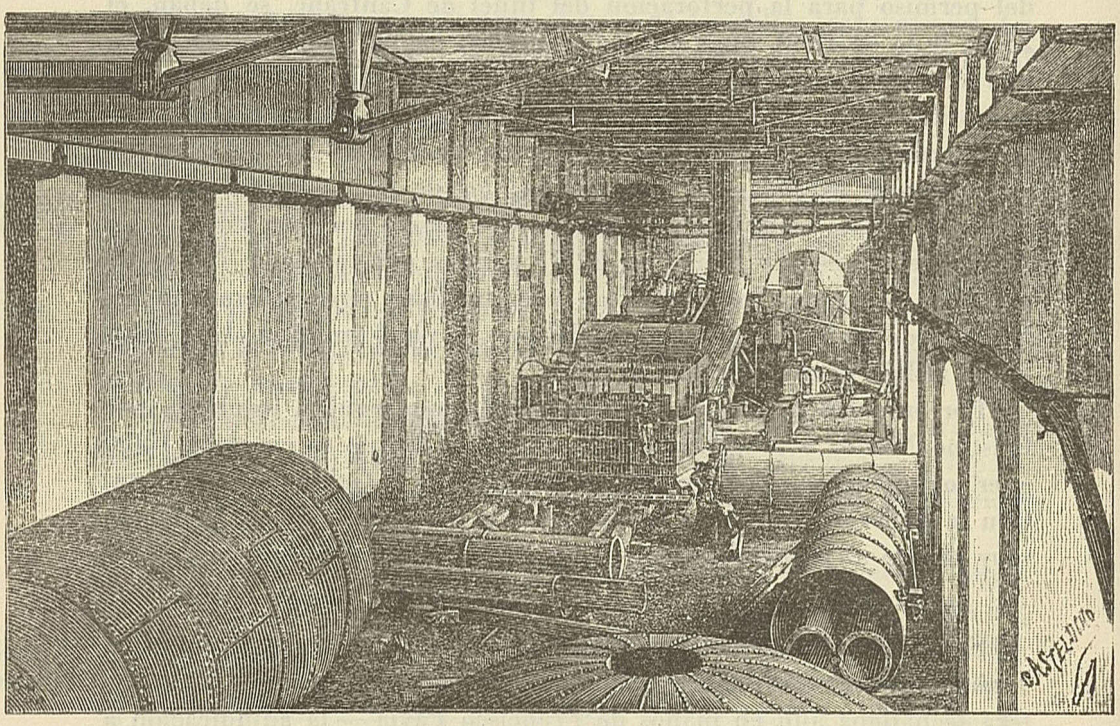
El mercado de la Barceloneta.

Sacadas a subasta diversas máquinas de cañoneros para la Marina, José Maluquer se ofreció a gestionar cerca del Ministerio — cuya cartera se hallaba aún en manos de Francisco Pavía — la adjudicación a "La Maquinista" de una de ellas. No se consiguió, sin embargo, hasta

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



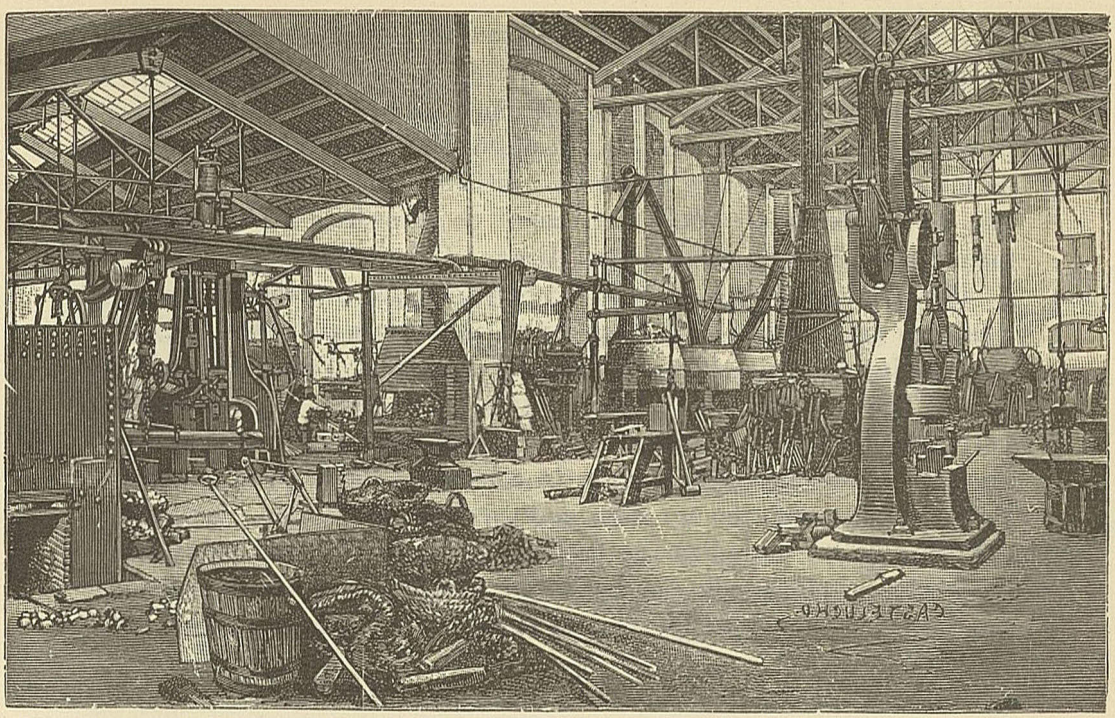
Oficina Técnica



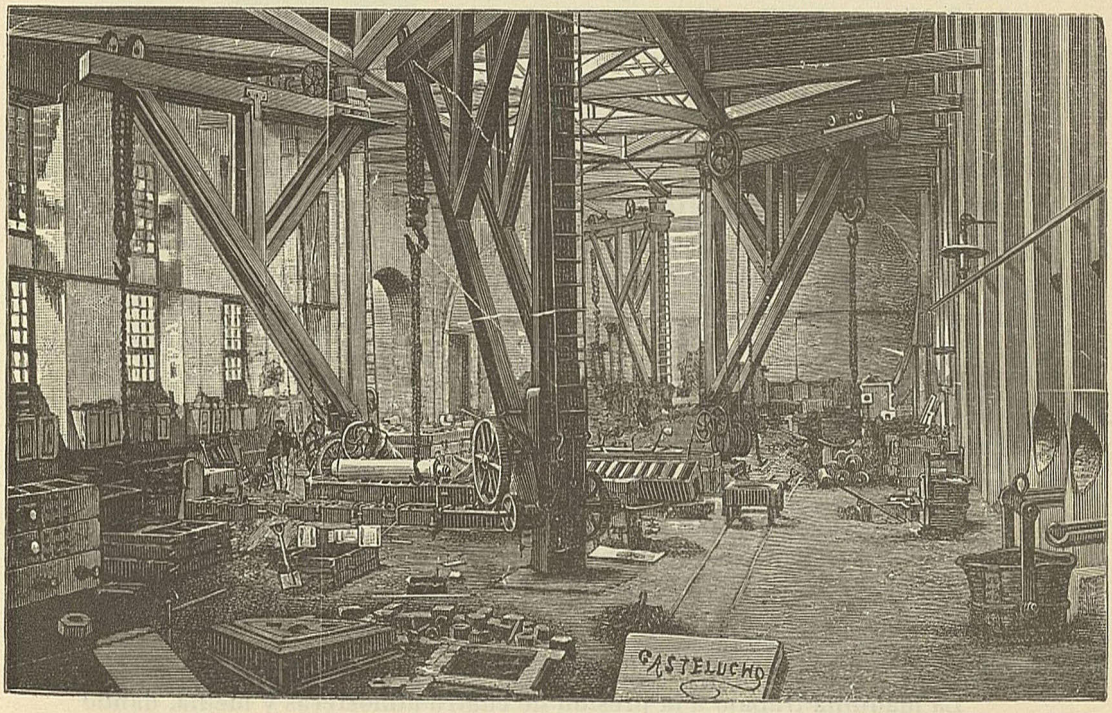
Sección de Calderería

Instalaciones de "La Maquinista" hacia 1882
(Grabados en madera de la época)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Sección de Forja



Sección de Fundición

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

fines de año por existir empeño por parte del Ministerio para que se encargara su fabricación en Inglaterra.

La muerte de José M.ª Serra y Muñoz, mediado ya septiembre, representó para los miembros de la Junta de "La Maquinista" la pérdida de un antiguo compañero de los días difíciles, que había sido, además, uno de los fundadores del "Ferrocarril de Barcelona a Granollers" y miembro del Consejo del "Banco Hispano Colonial".

Coincidía la muerte de José M.ª Serra con los preparativos para el comienzo del mercado de la Barceloneta en la plaza de la Fuente, cuyas obras se inauguraron el 26 de septiembre de 1882. Francisco de Paula Rius y Taulet pronunció, con tal motivo, un discurso exaltando la importancia del barrio marítimo barcelonetense, procediéndose a continuación a la lectura del acta de la colocación de la primera piedra. Después fué metida en un tubo de cristal, junto con un ejemplar de cada uno de los periódicos de la fecha y depositado todo en el hueco de la piedra, cimentada con hormigón, que debía servir de asiento a una de las columnas de hierro que iban a sostener la armadura de la cubierta.

El primer ensayo de locomotoras.

El 20 de octubre de 1882 quedaba registrado en las actas de la Junta de Gobierno de "La Maquinista" el primer encargo de locomotoras. Consistía en dos locomotoras para el ferrocarril económico de Villena a Alcoy, Yecla y Alcudia de Crespins y en material fijo de estaciones. El conjunto del pedido importaba 264.450 pesetas. Merece señalarse la culminación a que llegan los talleres de "La Maquinista" en sus construcciones ferroviarias. Hemos visto que, desde hacía tiempo, se dedicaban a estos trabajos, pero faltaba el ensayo de una locomotora. Ahora se presenta una oportunidad que se aprovecha con íntima alegría. ¿Qué consecuencias podrán derivarse de esta "aventura"?

Éxitos de "La Maquinista".

Las grandes obras emprendidas en aquellos últimos años por "La Maquinista", como el puente de hierro sobre el Ebro, en Logroño — de una longitud total de 332 metros y una anchura de 11 metros —, habían puesto de manifiesto que la nave de montaje de puentes requería ser ampliada. A tal fin se intentaba adquirir una parcela de terreno contigua a dicha nave cuando, el 23 de octubre de 1882, se verificaban, con asistencia de numerosas personalidades, las pruebas de la máquina construída para el cañonero "Alsedo".

La máquina trabajó a la presión de cuatro atmósferas y media, dando 120 revoluciones por minuto y andando nueve millas por hora. A este

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

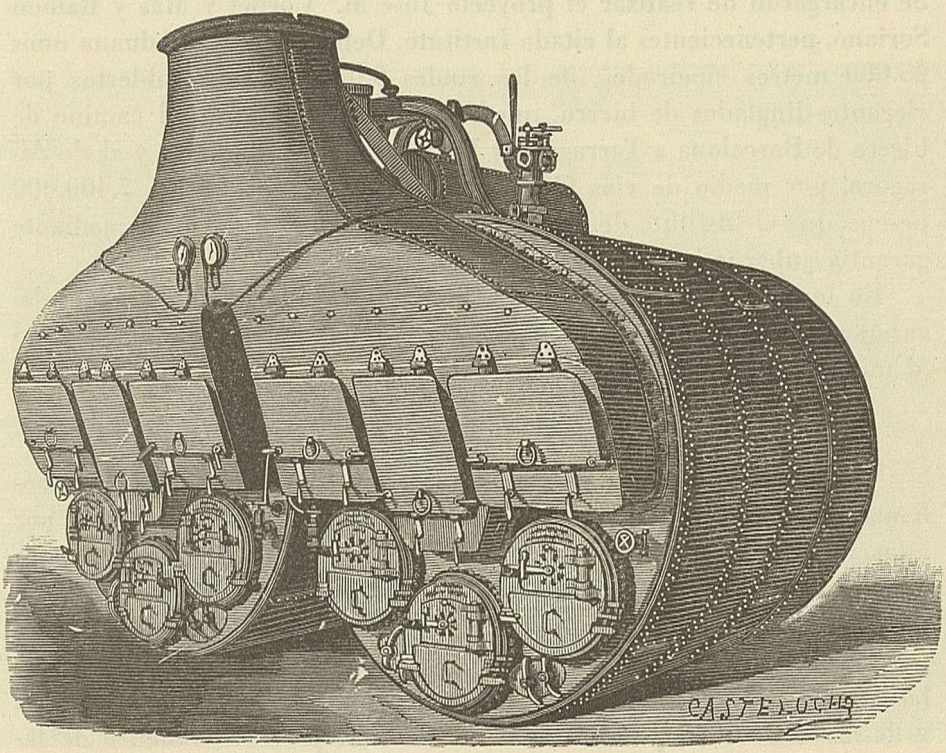
triunfo unió a los pocos días la Sociedad el del éxito conseguido con el mercado de San Antonio, abierto al público el primero de noviembre, y el premio de una "medalla de perfección" lograda en la Exposición regional de Villanueva y Geltrú.

Situación de los navieros.

La buena situación que se prometía la industria de maquinaria barcelonesa, al inicio de este decenio, se vió malograda por la crisis de las industrias textiles y de la naviera, que implicaba el cambio hacia las construcciones de material ferroviario. Al concluir el 1882, se hallaban en explotación en España 7.844 kilómetros de vías férreas, que aumentaron en 366 con las inauguraciones efectuadas durante el bienio.

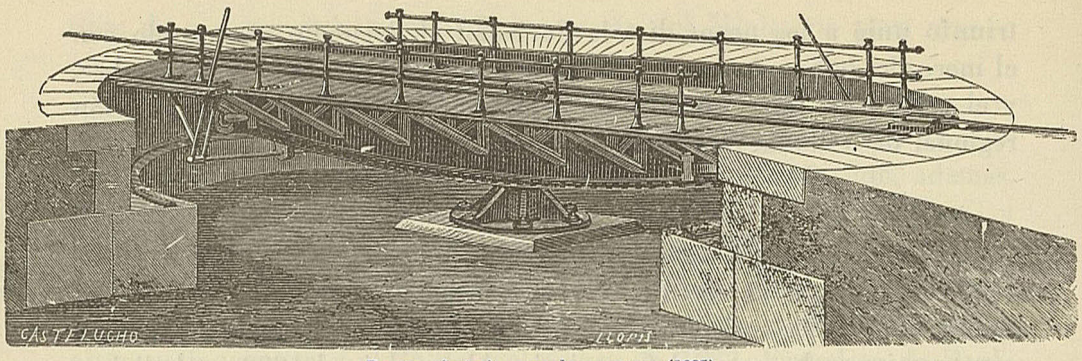
1883

Antonio López y López, Marqués de Comillas, fundador de varias Compañías navieras, fallecía en Barcelona, el 17 de enero de 1883. Ocurría su muerte repentina en un momento en que la marina mercante española gozaba de un compás de espera, antes de asistir a su decretada ruina de no producirse un cambio en las esferas gubernamentales.



Doble caldera marina de hogares interiores (1882)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente giratorio para locomotoras (1885)

Los "*maquinistas*" del país podían contar con algunas reparaciones y con las construcciones emprendidas por el Estado, pero seguían orientando su producción hacia otros caminos desconfiando del marítimo.

La nueva Aduana de Barcelona.

El "Instituto de Fomento del Trabajo Nacional" planeaba, en marzo, la construcción de una nueva Aduana para la ciudad de Barcelona. Se encargaron de realizar el proyecto José M.ª Cornet y Mas y Ramón Soriano, pertenecientes al citado Instituto. Debía ocupar la Aduana unos 25.000 metros cuadrados, de los cuales 9.000 estarían cubiertos por elegantes tinglados de hierro, quedando unida al puerto, al camino de hierro de Barcelona a Tarragona y Francia, al de Villanueva y al de Zaragoza, por medio de vías férreas. Estaba presupuestada en 7.400.000 pesetas que el Instituto de Fomento se comprometía a facilitar mediante garantía gubernativa.

En busca de la aprobación pertinente y de esta garantía se desplazaron a Madrid Manuel Feliu y Ramón Soriano, entregando el proyecto al nuevo ministro de Hacienda, Justo Pelayo y Cuesta.

"La Maquinista" amplía sus talleres.

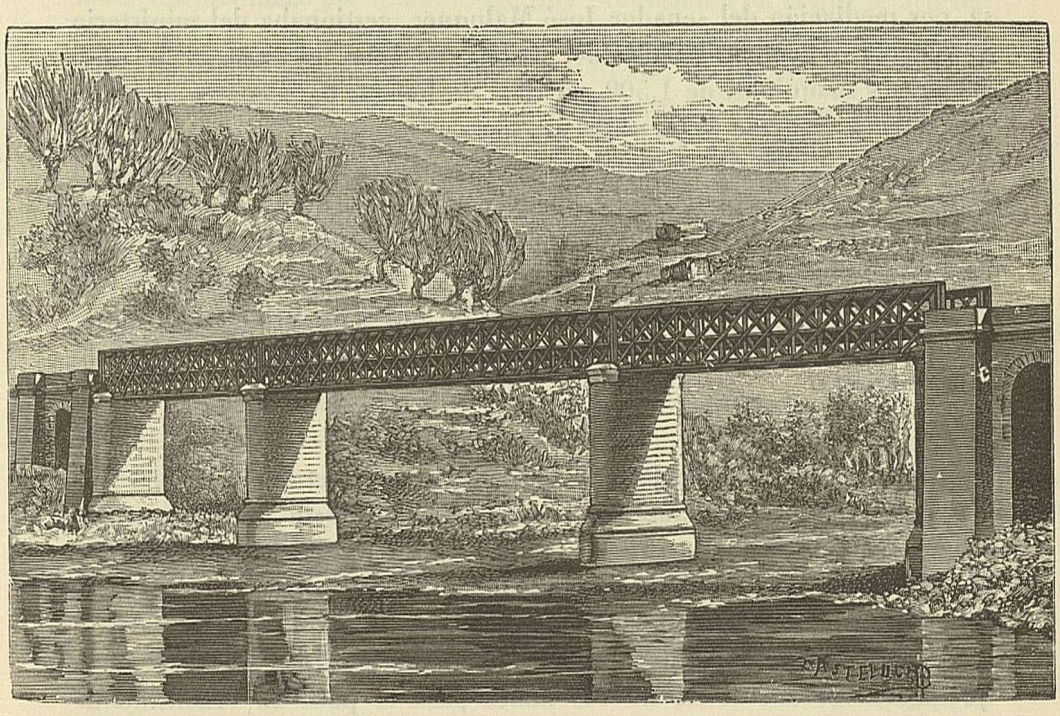
"La Maquinista", que se veía más favorecida cada día con la confianza de todos por la buena calidad de sus máquinas, se disponía por estas mismas fechas a ensanchar sus talleres de la Barceloneta para emprender la construcción de locomotoras que, como vimos ya, tenía en proyecto desde veinte años atrás sin haberlo podido realizar antes por la adversidad de las circunstancias de aquellos días. Los planos de las ampliaciones se debieron a Cornet y Mas. El *Boletín Oficial* del 2 de mayo de 1883 publicaba la autorización para el comienzo de las obras.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

José Chaudron y Williams, de Morlanwetz (Bélgica), y Fernando Guilloce y Casaubon quedaban, en el propio mes de mayo, concesionarios de los tranvías de Barcelona, fundando la "Compañía anónima de los tranvías de vapor de Barcelona y el litoral", que empezó sus actividades en la línea de Barcelona a Badalona. Por idéntica fecha, la Compañía de Tarragona a Barcelona y Francia y la de Madrid a Zaragoza y Alicante trataban de ponerse de acuerdo para el doble enlace de sus dos líneas en San Baudilio de Llobregat y cerca de Vendrell.

La Compañía de los ferrocarriles directos de Madrid a Zaragoza y Barcelona encargaba, el 11 de mayo, un puente sobre el Francolí, de 166 metros, cerrando trato con "La Maquinista", por el precio de 141.000 pesetas. En primero de junio abría al público el trayecto comprendido entre Valls y Picamoixons, estableciéndose trenes combinados por estar esta última población en la línea de Lérida a Tarragona.

La rebaja del diez por ciento en las tarifas vigentes motivó que diversas Compañías solicitaran del Gobierno algunas compensaciones, resolviendo el Consejo de Ministros que tales ventajas se otorgarían a las Compañías que no habían recibido subvención. En realidad, por la ley de 20 de diciembre de 1866, se había cedido el importe del im-



Puente metálico construído en 1886. Su aspecto difiere poco, como notará el lector, de los de construcción reciente

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

puesto del diez por ciento sobre los productos de los viajeros a las Compañías con el fin de que lo destinaran al pago de intereses y amortización de valores. La medida equivalía a privarlas ahora de este recurso, en beneficio de los viajeros.

La "Compañía de los ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo" — que contaba con buena parte de capital catalán — encargó a mediados de junio de 1883 a "La Maquinista" el viaducto de Redondela, presupuestado en 210.000 pesetas. Y la "Compañía anónima de tranvías y ferrocarriles económicos" concedía a la misma empresa, el 13 de julio, la construcción de dos locomotoras para la línea de Barcelona a San Andrés, cifrándose su coste en 15.000 pesetas cada una.

Mejoras ciudadanas.

También las construcciones de la ciudad seguían su curso. Mediado agosto, Alfonso XII acudía a colocar el primer bloque del muelle "Barcelona", cuya construcción había aprobado a principios de año. Desde la alcaldía de la ciudad, Rius y Taulet no cejaba en sus proyectos. Visitaba las obras del mercado de la Barceloneta, acompañado por el arquitecto municipal, y proyectaba su inauguración para el 26 de septiembre. También rindió visita a los talleres de "La Maquinista" para enterarse de cuantos trabajos se estaban realizando. Mientras tanto, esta empresa, por mediación del senador José Maluquer, gestionaba del ministerio de Marina, regentado por Rafael Rodríguez Arias, el encargo de unas calderas y máquinas, de 1.500 caballos de fuerza, para cuatro cruceros que debían reforzar la Armada española.

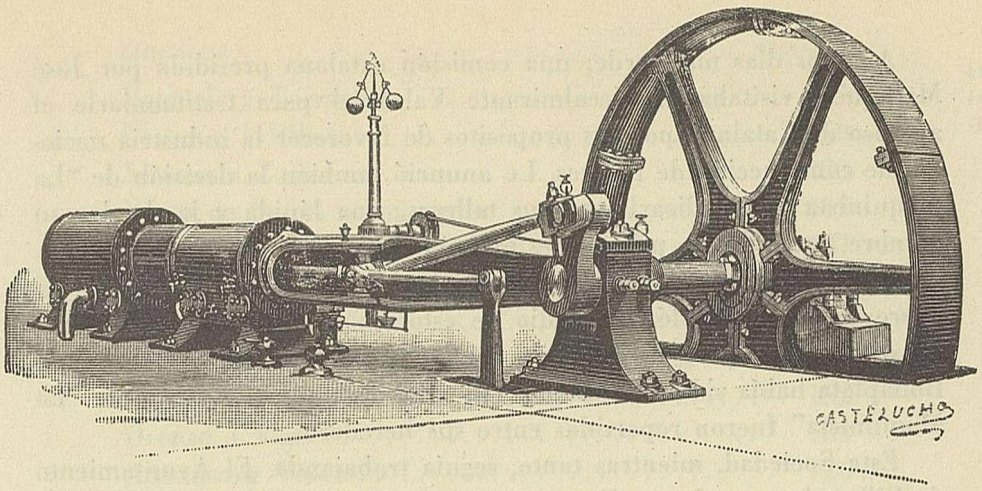
Llegado el 26 de septiembre, se procedió a la inauguración del mercado de la Barceloneta, con las ceremonias acostumbradas. Aunque distinto a los del Borne y de San Antonio, más sencillo que éstos, la Sociedad había realizado en la Barceloneta una obra sólida y elegante. Rius y Taulet enalteció la labor de la Sociedad dirigiéndole frases encomiásticas y señalando la puntualidad con que había cumplido su compromiso.

El breve Ministerio de Posada Herrera y su convenio con Inglaterra.

Bajo el Ministerio de Posada Herrera, que en octubre de 1883 sustituyó al Gobierno de Sagasta, se celebró en Madrid una Exposición minero-metalúrgica cuyo primer premio y diploma de honor lo obtuvo "La Maquinista", otorgándose las medallas de oro, plata y bronce a los Pibernat, Sancristófol, Comas y Carmena.

Pero, poco después, llegó a un convenio provisional con Inglaterra que iba a ser fuente de nuevos males para el país. El "Instituto de Fomento del Trabajo Nacional" se dispuso a intervenir. En una Junta

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor de doble expansión dispuesta en "tandem" (1886)

general celebrada el 15 de diciembre de 1883, Manuel Feliu Coma, Joaquín M.ª de Paz, José Pujol Fernández, Manuel Durán y Bas, Federico Nicolau, Félix Torruella y José Juan Cabot pronunciaron discursos señalando los grandes perjuicios que irrogaría a la industria española la aprobación de dicho tratado. Se sometió a discusión cuanto convenía hacer, aprobándose por unanimidad una proposición en la que se acordaba: 1.º Dirigirse a las autoridades por medio de una manifestación enérgica y razonada contra el convenio provisional con Inglaterra. 2.º Dirigirse a las Sociedades económicas y demás similares para que secundaran aquel acto y cooperaran a sus fines. 3.º Acudir en igual sentido a los centros industriales de las provincias catalanas y del resto del país. 4.º Designar comisionados para organizar una comisión que pudiera obrar ejecutivamente y arbitrar incluso recursos extraordinarios, si ello fuera preciso. 5.º Mandar copia de los informes obtenidos a las autoridades, senadores, diputados y demás personas que pudiesen secundar en Madrid los propósitos del Instituto.

Aun antes de que cayera el Ministerio de José Posada, se logró que el proyecto de convenio con Inglaterra no siguiera adelante ya que el Consejo de Estado en pleno decidía, el 9 de enero de 1884, por 14 votos contra 13, que "no era conveniente a los intereses de España". Para la región catalana tenía tal resolución gran trascendencia. El "Instituto de Fomento del Trabajo Nacional" saboreaba su triunfo, aunque éste era mínimo teniendo en cuenta la importancia de la oposición que no tardaría en manifestarse. De momento, sin embargo, la decisión del Consejo cerraba las discusiones. Pocos días después, Cánovas asumía la presidencia del nuevo Ministerio que ocupaba el poder.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Esperanzas de los industriales en el Ministerio de Cánovas.

Algunos días más tarde, una comisión catalana presidida por José Maluquer, visitaba al vicealmirante Valcárcel para testimoniarle el aplauso de Cataluña por sus propósitos de favorecer la industria nacional de construcción de buques. Le anunció también la decisión de "La Maquinista" de dedicarle, en sus talleres, una lápida y la de dar su nombre a una de sus principales máquinas.

1884

El fallecimiento de Salvador Bonaplata y Nadal, ocurrido el 26 de enero de 1884, señaló, en medio de estos momentos de tranquilidad, un día de luto para la industria catalana, para la que la fábrica de Bonaplata había sido un símbolo. Las cien acciones que poseía de "La Maquinista" fueron repartidas entre sus herederos.

Esta Sociedad, mientras tanto, seguía trabajando. El Ayuntamiento de Bilbao le otorgaba mediante concurso, a primeros de marzo, la contrata de maquinaria para la elevación de las aguas del río Ibaizabal al depósito de Miraflores, cifrando en la cantidad de 136.000 pesetas los aparatos y utensilios y en la de 7.400 pesetas la tubería necesaria. Estaba concluyendo e instalando además las máquinas que, en la fábrica de San Beltrán, darían movimiento a las dínamos eléctricas de la "Sociedad Española de Electricidad".

Serafín Maseras, reelegido de nuevo en la Junta General de accionistas celebrada el 6 de junio, seguía desempeñando la presidencia de la Junta de Gobierno de la Sociedad, con tino peculiar. El balance proporcionaba un beneficio industrial líquido de 205.155 pesetas, inferior en 10.719 pesetas al del año anterior, pero permitía aún el reparto de 80 pesetas por acción.

Las líneas ferroviarias españolas en 1884.

Según Cayetano Cornet y Mas, en julio de 1884 había en España 8.266 kilómetros de ferrocarriles en explotación, distribuídos en 68 líneas y ramales, de mayor a menor kilometraje, a saber:

LÍNEA DE	Kilómetros
Madrid a Irún	631
Palencia a La Coruña	547
Madrid a Badajoz	507
Madrid a Alicante	455
Alcázar de San Juan a Sevilla	425
Madrid a Valencia de Alcántara (frontera de Portugal por Cáceres)	402
Zaragoza a Barcelona	366
Madrid a Zaragoza	341

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

LÍNEA DE	Kilómetros
Valencia a Tarragona	275
Castejón a Bilbao	250
Alsasua a Zaragoza	233
Venta de Baños a Santander	230
Chinchilla a Cartagena	227
Córdoba a Málaga	193
Barcelona a Port-Bou	174
Sevilla a Cádiz	159
Aranjuez a Cuenca	152
Orense a Vigo	132
Almansa a Valencia	126
Bobadilla a Granada	123
Utrera a La Roda	111
Sevilla a Huelva	110
Tarragona a Barcelona	107
Mérida a Llerena	106
Lérida a Tarragona	103
Barcelona a Reus (directo)	99
Segovia a Medina del Campo	93
Medina del Campo a Zamora	90
Granollers a San Juan de las Abadesas	87
Medina del Campo a Salamanca	77
Puente de los Fierros a Gijón	75
Mérida a Cáceres	72
Córdoba a Bélmez	72
Zaragoza a Puebla de Híjar	70
Barcelona al Empalme (línea del interior)	69
Manzanares a Ciudad Real	66
Alicante a Murcia	65
Palma de Mallorca a Manacor	64
Almorchón a Bélmez	63
León a Busdongo	54
Marchena a Écija	44
Sevilla a Alcalá y Carmona	43
Langreo a Gijón	43
Valencia a Buñol	42
Carril a Santiago	42
Carcagente a Gandía	36
Pedrosa a Tocina	34

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

LÍNEA DE	Kilómetros
Bilbao a Durango	33
Jaén a Espeluy	33
Roda de Bará a Picamoixons	29
Ramal de Torrevieja	27
Jerez a Sanlúcar	26
Castillejo a Toledo	26
Villena a Bañeras	25
Tardienta a Huesca	22
Selgua a Barbastro	19
Redondela a Pontevedra	19
Ramal de Morón	19
Ramal de Arroyo de Malpartida a Cáceres	17
Mollet a Caldas de Montbuy	14
Ramal de Carmona	14
Oviedo a Trubia	13
Ramal de Sombordils a La Puebla	13
Ramal de Villafranca (León)	10
San Juan a Zalamea	10
Vadellano a Linares	9
Ramal de Guillarey (Túy) al puente internacional del Miño	8
Sarriá a Barcelona	5

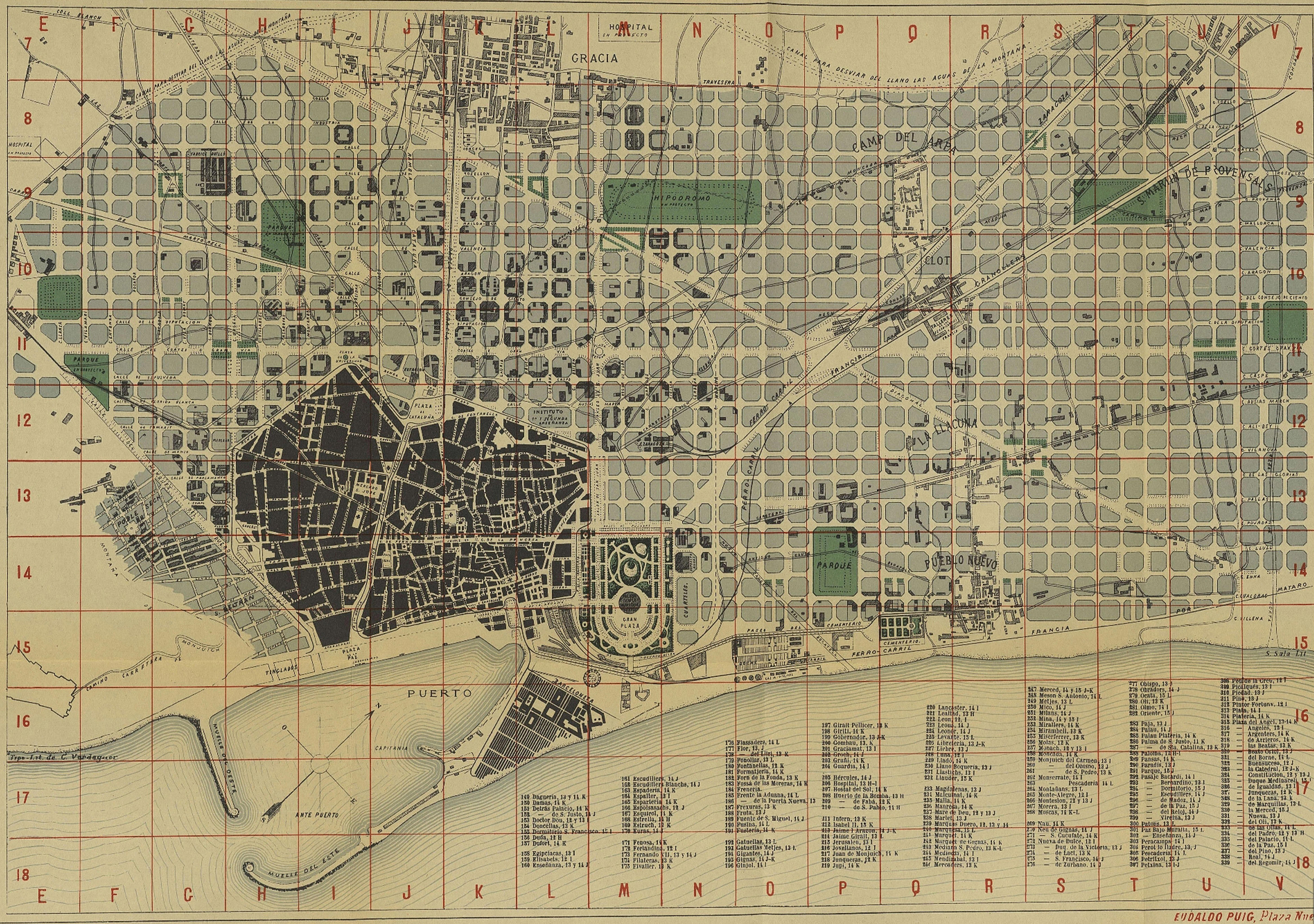
Aparte de que la suma da 8.276 y no 8.266 kilómetros, las provincias con mayor número de kilómetros eran Sevilla y Barcelona y las que no tenían ni uno solo Almería y Canarias. Las provincias de Soria, Salamanca y Teruel resultaban las de menor densidad ferroviaria. Barcelona era la provincia que tenía mayor número de kilómetros de vías férreas por kilómetro de superficie y la que poseía mayor número de estaciones. Las provincias por las que circulaban a diario mayor número de trenes de pasajeros eran las de Barcelona, Valencia y Sevilla, superando la primera a la segunda en más del doble — 144, y 60, respectivamente —, siendo aquellas en que había menor movimiento las de Cuenca y Salamanca, esta última sólo con un tren de ida y otro de vuelta.

La locomotora que había inaugurado — hacía ya de ello treinta y seis años — el primer tren peninsular, era utilizada ahora como máquina fija para dar movimiento a una máquina Gramme con la que se iluminaba por la electricidad la estación del primer ferrocarril que era, a su vez, la primera en España iluminada por este sistema.

Plano de Barcelona en 1885. Nótese la escasa edificación que tenía todavía el Ensanche y los espacios libres — en color verde — que Cerdá proyectó y que no se respetaron luego

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

PLANO DE BARCELONA Y SU ENSANCHE.


GRACIA
HOSPITAL EN PROYECTO
CANAL PARA DESVIAR DEL LLANO LAS AGUAS DE LA MONTAÑA
TRAVESERA
CAMP DEL ARPA
S. MARTIN DE PROVENSALS
HIPODROMO EN PROYECTO
PARQUE
PUEBLO NUEVO
LA BARCELONETA
PUERTO
PLAZA DE CATALUÑA
GRAN PLAZA
PLAZA PAZ
PARQUE EN PROYECTO
INSTITUTO 1ª Y 2ª ENSEÑANZA
CEMENTERIO
FERRO-CARRIL
MUELLE DEL OESTE
MUELLE DEL ESTE
ANTE PUERTO
CAPITANIA
CAMINO CARRETERA DE MONJUICH
MONTAÑA
TINGLADOS
FRANCIA
MATARO
PROVENSA
VALENCIA
ARAGON
MALLORCA
CORTES
DIPUTACION
CALLE DE LA DIPUTACION
CALLE DE CORTES CATALANAS
CALLE DE LA PUERTA NUEVA
CALLE DE LA PUERTA DEL ANGEL
CALLE DE LA PLATERIA
CALLE DE LA PLATA
CALLE DE LA PLAZA DEL ANGEL
CALLE DE LA PLAZA DE PALACIO
CALLE DE LA PLAZA DE LA PAZ
CALLE DE LA PLAZA DE LA BARCELONETA
CALLE DE LA PLAZA DE LA MERCED
CALLE DE LA PLAZA DE LA PAZ
CALLE DE LA PLAZA DE LA PALMA
CALLE DE LA PLAZA DE LA PALMA DE S. JUSTO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

Como se recordará, la "Compañía anónima de tranvías y ferrocarriles económicos" había encargado a "La Maquinista" dos locomotoras. Eran dos pequeñas locomotoras de cilindros y distribuciones interiores, caldera tubular horizontal, con dos ejes acoplados, construídas para vía de un metro de ancho. Pesaban vacías siete toneladas, siendo su peso medio, en marcha, de ocho toneladas y su esfuerzo de tracción de 700 kilogramos.

Locomotoras construídas en "La Maquinista" y otros trabajos.

Empezaron a prestar servicio ambas, con gran éxito, en 1884, en la línea férrea de Barcelona al Clot y a San Andrés de Palomar. La primera de ellas inició su servicio ordinario en la línea, a mediados de julio. El primero de agosto, la Junta de Gobierno de la Sociedad se enteró con satisfacción de sus brillantes resultados.

"La Maquinista", que seguía aún pensando en ampliar sus talleres, adquiría por entonces y en 85.000 pesetas, una fábrica de *espíritus* de la calle Alegría, contigua a la sala de puentes. Conseguía, poco después, que la "Compañía General de Tabacos de Filipinas" le encargara cuatro prensas para tabacos. Unidos estos pedidos a los puentes en construcción para las Compañías ferroviarias, le permitían sortear las cada vez más críticas circunstancias. A pesar de ello, la Junta de Gobierno y la Dirección se hallaban, en septiembre de 1884, ante el problema de la escasez de encargos, por el retraimiento de los industriales que veían paralizarse sus negocios.

En tales condiciones empezó a funcionar, a mediados de octubre, en la línea de Barcelona a San Andrés de Palomar, la segunda locomotora construída por "La Maquinista". Por entonces en los talleres de la Sociedad se estaba procediendo también a la construcción de otras dos locomotoras de 22 toneladas de peso cada una, por encargo del ferrocarril de Villena a Alcoy. El éxito obtenido con estos encargos, en que culmina el camino emprendido hacia las construcciones ferroviarias, obligaba a pensar ya en la adquisición del utillaje indispensable para poder construir locomotoras de mayor potencia para trenes de mercancías.

El proyecto del "modus vivendi".

A partir de 1884 y hasta 1887 la tremenda crisis sobrevenida en Europa dejó sentir también sus efectos en nuestro país. Se iba a derribar la prosperidad aparente. Inglaterra, aprovechando los elementos librecambistas del Ministerio conservador de Cánovas, volvió a suscitar el tratado de comercio que no había podido conseguir con el Ministerio de Posada Herrera. Todavía en el mes de enero de 1885, mientras el transporte de guerra español "Legazpi" fondeaba cerca de la *machina*

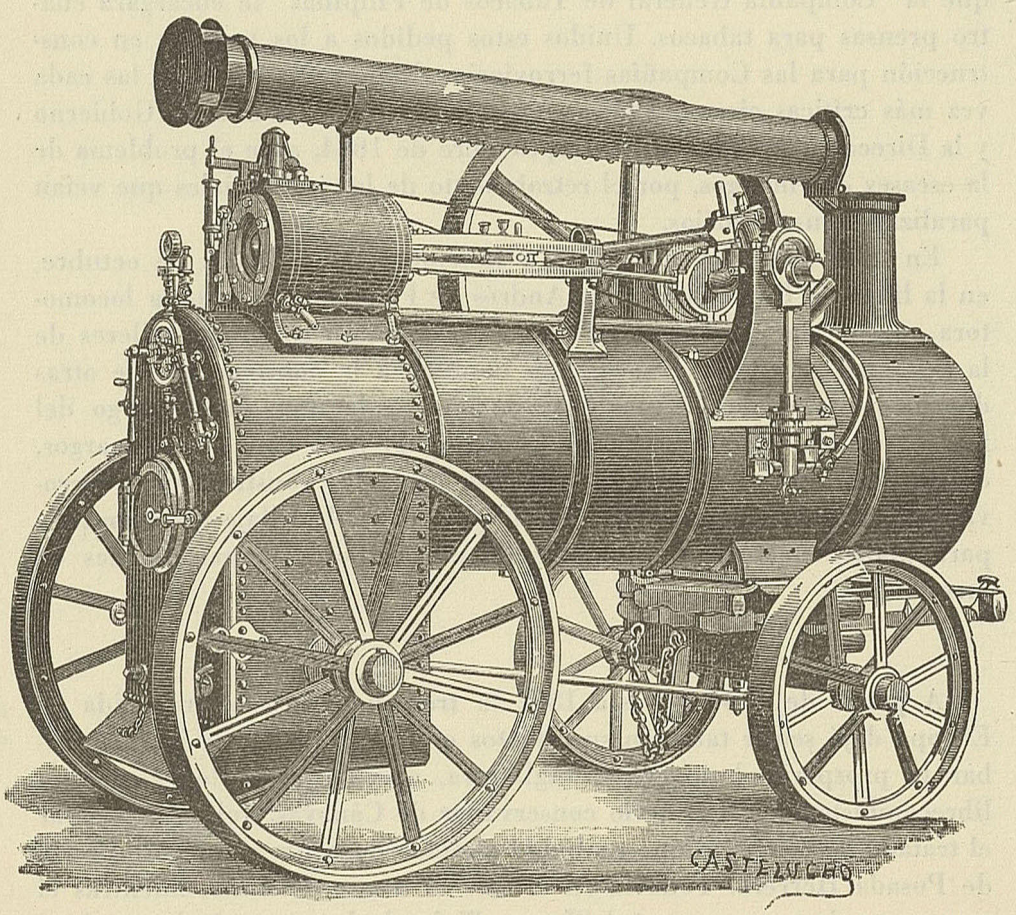
1885

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

del puerto barcelonés a fin de reparar las calderas en "La Maquinista", ésta se sentía lo bastante fuerte para aportar 2.000 pesetas a la suscripción abierta con objeto de socorrer a las víctimas de los terremotos de Andalucía.

Con vistas a estudiar las posibilidades constructoras de "La Maquinista", el vicealmirante de la Armada, Juan Bautista Topete, acudía el 28 de enero a visitar sus talleres, puesto que se planeaba la construcción de nuevos buques para la Armada nacional.

Así las cosas, el librecambismo inspiró, el 3 de febrero de 1885, el proyecto de un tratado — el conocido con el nombre de *modus vivendi* — relativo al comercio y navegación con Inglaterra y duradero hasta 30 de junio de 1887. Los proteccionistas catalanes entraron en acción y acudieron a Madrid para impedir que pudiera confirmarse.



Locomóvil para accionar máquinas desplazables (1887)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Diputados, senadores y comisionados catalanes gestionaban acordes la anulación del proyecto, destacando la labor del diputado Manuel Durán y Bas. El Gobierno de Cánovas, en vista de la reacción, ofreció limitar el tiempo señalado para poder ajustar el tratado definitivo y pedir un informe a la Junta de aranceles, indicando que no tenía empeño alguno en mantener el proyecto de ley relativo a la derogación de la "base 5.ª" arancelaria.

Reacción del proteccionismo.

Pero Durán y Bas juzgó estas concesiones ineficaces. Ferrer y Vidal, el 20 del propio mes de febrero, pronunció un enérgico discurso en la reunión de proteccionistas catalanes celebrada en Madrid, declarando que debían rechazarse las proposiciones del Gobierno por no satisfacer las necesidades de la industria nacional. Bosch y Labrús, Orellana y Baró emprendieron, con Durán y Bas, una ruda oposición al citado convenio comercial. La mayoría de diputados de Gerona, Tarragona y Lérida se sintió solidaria con los de Barcelona.

José Nicolau acudió a entrevistarse con Cánovas. Por su parte Bosch y Labrús visitó a Alfonso XII oyendo de sus labios que España "*además de agrícola debía ser industrial*". Gracias a estas impresiones, en una nueva reunión, el 24 de febrero, se acordó por unanimidad combatir el proyecto. El Gobierno ofreció modificar el párrafo segundo del artículo primero del *modus vivendi* y no alterar la segunda columna del arancel sin oir previamente a los representantes de la industria catalana. Pero reunidos los proteccionistas, decidieron, el día 27, no admitirlo, manifestando que la representación del Principado no acudía a defender con exclusivismos sus intereses sino que abogaba por los de toda la producción española para la que preparaban dieciocho enmiendas a los artículos del arancel relacionados con el proyecto del *modus vivendi.*

Dos de estas enmiendas, presentadas por J. Maciá y Bonaplata, iban encaminadas a obligar a los ingleses a conceder grandes rebajas a los vinos españoles y a importar cantidades no inferiores a dos millones cuatrocientos mil hectolitros por año, sin cuyos requisitos el *modus vivendi* quedaría anulado.

Perseverando el Gobierno en sus propósitos de derogar la "base 5.ª" arancelaria, prometió que la negociación que se hiciera con Inglaterra sería objeto de una ley especial. Los ánimos parecieron acallarse, además, al asegurar el mismo día Romero Robledo en el Congreso que Inglaterra se conformaba "con el trato de nación más favorecida". El dictamen presentado por la Comisión del *modus vivendi* al Congreso era retirado, y tuvo que redactarse otro.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Un triunfo que no lo es.

Con esto parecían favorables los ánimos a las enmiendas del proteccionismo. Los talleres y las fábricas nacionales seguían laborando cuanto podían. Pero, la paralización general que se observaba en los negocios por efecto de la crisis europea, explicaba el extraordinario interés de Inglaterra para hacerse con el mercado hispano sin posibilidad apenas de competencia.

Los periódicos madrileños del 28 de febrero de 1885 adjudicaban la victoria a "los catalanes". Se decía, incluso, que el Gobierno había decidido sepultar indefinidamente la autorización del proyecto. Sin embargo, la tempestad no estaba todavía conjurada. Unos y otros deseaban el combate dialéctico para acabar con el proyecto de la ideología contraria. La política no se hallaba exenta de la pugna económica.

Aunque fuese doloroso para los sinceros amigos del Gobierno, para los conservadores natos, los intereses de Cataluña exigían que se combatiera el proyecto del *modus vivendi*. En el Congreso prosiguieron durante los días siguientes las discusiones en pro y en contra. Y Manuel Girona afirmaba en el Senado que el establecimiento de industrias en las diversas provincias acabaría con los apuros del Tesoro.

Manuel Durán y Bas realizó el 3 de marzo una magnífica defensa de Cataluña demostrando que el *modus vivendi* envolvía contradicción con las doctrinas conservadoras y que, en su concepto, los conservadores perdían el carácter de tales cuando dejaban de ser proteccionistas. El mismo día se abría en el Congreso la discusión sobre el nuevo dictamen de la Comisión del *modus vivendi*. Los diputados catalanes lo atacaron con redoblada energía. Al día siguiente prosiguió la discusión, pronunciando Durán y Bas otro habilísimo discurso conminando al Gobierno a declararse proteccionista o a perder su carácter. Manifestó que España no podía competir con Inglaterra en tejidos de lana, ni prosperar por el único esfuerzo de la producción agrícola ya que sólo una cuarta parte de su suelo era laborable, careciéndose de canales de riego, vías navegables y vías secundarias de comunicación. Demostró, también, que el último tratado con Francia había producido ya el decaimiento de la industria y comercio nacionales y acusó al Gobierno de abandonar los intereses de España para cuidar de los de Inglaterra. Le contestó Atard, defendiendo el proyecto y doliéndose de que "se pretendiera comprometer los intereses de cuarenta y cinco provincias para beneficiar a cuatro".

Disparidad de criterios.

En realidad, la contienda se hallaba centrada entre los vinos andaluces de exportación y la industria catalana, pero afectaba a todo el país. Los librecambistas propugnaban la agricultura nacional como

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

fuente primordial de riqueza fiando en ella la prosperidad del país. Los proteccionistas, en cambio, defendían, con la industria, el desarrollo de esta misma prosperidad y declaraban ilusorias las ventajas que con el *modus vivendi* se prometían los cosecheros andaluces. De hecho los mismos conservadores se hallaban divididos y el propio Sagasta afirmaba, sacando partido de la situación, que jamás los fusionistas hubiesen obrado de tal modo.

J. Mañé y Flaquer publicaba el 8 de marzo un irónico y afilado artículo en las páginas de *Diario de Barcelona* en el que, con el título de *El crimen de Cataluña,* denunciaba el ambiente artificial creado en Madrid contra Cataluña por los librecambistas — que calificaban el trabajo catalán de egoísta negándole incluso el derecho de defenderse — y contestaba a un artículo del *Noticiero,* periódico ministerial, dedicado al *Provincialismo.* La política a menudo desenfocaba las discusiones, que proseguían cada vez más enconadas.

Durán y Bas y otros varios diputados se manifestaban dispuestos a apartarse del partido conservador y, con ellos, los centros principales de Barcelona: el Centro de la Producción Catalana, el de la Producción Nacional, el Instituto Agrícola de San Isidro y el Círculo Conservador.

El Congreso y el Senado aprueban el proyecto.

El 9 de marzo de 1885 se decía que el tratado con Inglaterra iba a firmarse antes del primero de junio. El día 10, Alfonso XII recibió a una comisión catalana que acudía a visitarle para hacerle entrega de una *Memoria* relativa al *modus vivendi.* La sutil cortesía con que el monarca — según dice García Venero — contestó al memorial fué interpretada como favorable al mismo. Mientras tanto Sagasta, en el Congreso — a pesar de su librecambismo — combatía el proyecto por oposición al Gobierno y manifestaba que se abstendría de tomar parte en la votación. Becerra, por el contrario, afirmaba que la izquierda votaría por el *modus vivendi,* aunque no estaba de acuerdo con él. Estos partidos de la oposición intentaban aprovechar para sus fines políticos la cuestión entablada. Cánovas deseaba llegar cuanto antes al final. El día 13, después de dos sesiones ineficaces, el Congreso procedió a la votación, saliendo los proteccionistas industriales derrotados, mientras en Francia reunidos los agricultores y los industriales habían conseguido la derrota de los librecambistas.

El 20 de marzo empezaba en el Senado la discusión. Iba a darse un paso más. En el Congreso los proteccionistas salieron derrotados. ¿Qué ocurriría ahora? José Ferrer y Vidal, Manuel Girona y Joaquín M.ª de Paz, entre otros senadores, presentaban una enmienda en que se decla-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

raba que podría ser aprobado el convenio definitivamente a condición de que, después de una amplia información en la que se escuchara a los representantes de los principales centros industriales, mercantiles y agrícolas, se patentizara que ninguno de ellos sufriría perjuicios por el tratado. Al día siguiente Ferrer y Vidal pronunciaba un discurso encaminado a demostrar con datos concretos los perjuicios que irrogaría el *modus vivendi* a la industria nacional. El Marqués de Montolín presentaba una enmienda solicitando que Inglaterra rebajara en 6 peniques por galón el adeudo de todos los vinos españoles que marcaran hasta 34 grados cubiertos del alcoholómetro Sykes. Manuel Girona pronunciaba un documentado discurso el día 24. Pero todo fué en vano. Después de unos cuantos días de discusión el Senado aprobó, en 28 de marzo, el proyecto del *modus vivendi* con Inglaterra por 118 votos contra 18.

La mayor parte de los senadores liberales-dinásticos se abstuvieron. El general Martínez de Campos votó en contra. Al día siguiente, en Barcelona se daba un banquete a los parlamentarios catalanes republicanos-regionalistas que habían entregado al Rey la *Memoria* a que nos hemos referido anteriormente. Eusebio Güell Bacigalupi, Valentín Almirall y Mariano Maspons y Labrós certificaron en sus discursos que Alfonso XII se había mostrado proteccionista y se prometían por ello el feliz éxito de su gestión. Ignoraban todavía seguramente los resultados de la votación del día anterior.

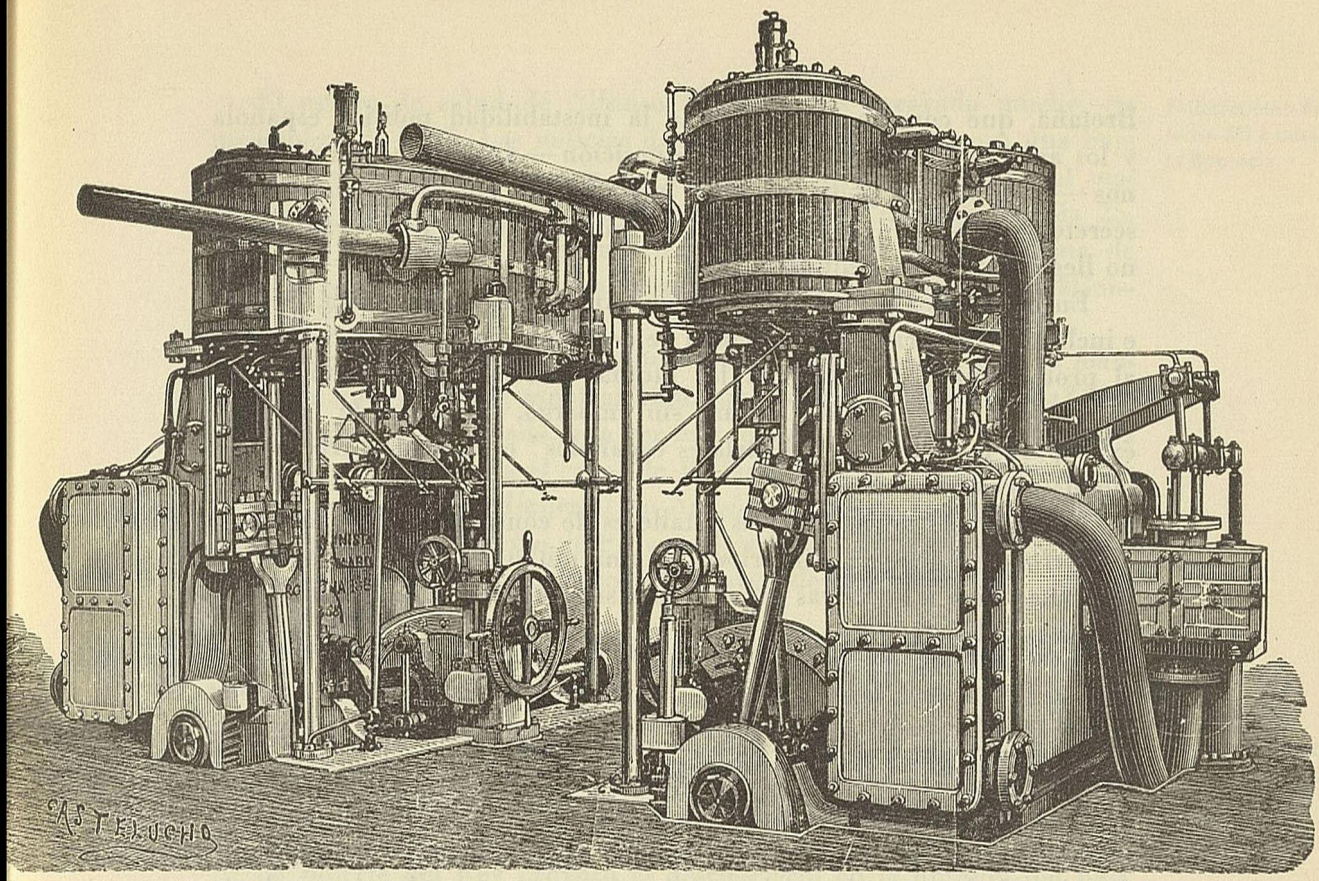
El grandioso proyecto de un gallego barcelonés.

Así las cosas, Eugenio Serrano de Casanova que había solicitado, el 11 de marzo de 1885, una concesión de terrenos para celebrar una Exposición Internacional, reunió el 13 de abril del mismo año a los periodistas para darles a conocer el proyecto de dicha Exposición Internacional que trataba de inaugurar en Barcelona en 1887. Barcelona parecía reunir condiciones óptimas para el certamen. Y era curioso que fuese precisamente un gallego — que se llamaba a sí mismo "catalán de corazón" — el que propugnara la instalación en Cataluña de una Exposición Internacional, en el crítico momento en que los talleres se veían obligados a despedir operarios por persistir la paralización de trabajos.

El país de las sorpresas.

Cuando se creía que las negociaciones del *modus vivendi* iban viento en popa, se supo en Madrid, con sorpresa, el 19 de mayo, que estaban interrumpidas puesto que Inglaterra no consideraba incluídos los vinos

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Instalación de máquinas de vapor con condensación (1887)

espumosos en él y se reservaba, además, el derecho de protesta del tratado al cumplir el primer año. La Bolsa experimentó una baja inmediata. Las cosas no iban bien para España. El fracaso del *modus vivendi* produjo disgusto en Madrid. Se decía, al día siguiente, que se reanudaban las negociaciones, pero se dudaba de que se produjese resultado alguno. Inglaterra, insatisfecha, exigía más. Quería hacer extensivas a Filipinas y a las Antillas las ventajas adquiridas en España para el comercio inglés.

El "Instituto de Fomento del Trabajo Nacional", de acuerdo con senadores y diputados catalanes y con los representantes de otras diez Sociedades proteccionistas, decidía, el 21 de mayo, enviar un telegrama al Gobierno rogándole que no accediera a tales peticiones. En el Senado y en el Congreso se volvía a discutir el *modus vivendi*. Inglaterra rehusaba con prudencia porque esperaba conseguirlo todo, ligar a España durante muchos años y arruinar su industria lanera. El Gobierno había prometido a los proteccionistas, al ser aprobado el *modus vivendi*, que no se iría más lejos y que el tratado definitivo no se efectuaría. Gran

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Bretaña, que conocía sobradamente la inestabilidad política española y los anhelos librecambistas de la oposición — fusionistas y republicanos — y sabía que podía no tener prisa, debió enterarse también del secreto propósito — cierto o fingido — que tenían los conservadores de no llegar al tratado definitivo.

En un momento en que Alemania, Austria, Francia, Suiza, Bélgica e incluso Inglaterra se preocupaban de defender sus industrias volviendo al proteccionismo, en España las utopías librecambistas seguían prevaleciendo. José Elías de Molins, sin embargo, calificaba de "glorioso éxito para los intereses industriales españoles" el llamado "fracaso del *modus vivendi*".

Los balances de las fábricas y talleres de construcción de máquinas, que arrojaban beneficios inferiores en una mitad a los del año anterior, indicaban bien a las claras la verdadera situación de la industria de maquinaria del país.

La industria en crisis.

La escasez de trabajo constituía una preocupación para los industriales. En sendas sesiones del Congreso, Maura, preconizó la necesidad de incrementar el poderío marítimo de España. "La Maquinista" realizó gestiones cerca del ministerio de Marina para obtener la pronta adjudicación de las máquinas para cuatro cruceros, que salieron a subasta en junio de 1885. En tanto este pedido no se consiguiera hubo que despedir algunos obreros y aun reducir las horas de trabajo para los que se conservasen. España seguía deseando el establecimiento de estrechas relaciones comerciales con Gran Bretaña. Inglaterra, no obstante, acusaba al Ministerio español de "mala fe", denegando el nuevo Ministerio inglés la reducción de derechos a los vinos españoles y motivando la ruptura.

En los meses siguientes, el asunto del agravio alemán de las Carolinas distrajo a la opinión. Mientras tanto, a mediados de septiembre fueron encargadas a la industria nacional las máquinas de los cuatro cruceros en construcción para la Armada española. Las de dos de ellos lo fueron a "La Maquinista" y las de los otros dos restantes a la Casa Portilla, de Sevilla. Esta última ofrecía al Gobierno estudiar las máquinas de los torpederos para proceder también a su construcción.

Al mismo tiempo que una comisión de abogados procedía en Barcelona, a principios de noviembre, al estudio de la *Memoria* sobre las instituciones del Derecho catalán formulada por Manuel Durán y Bas, Inglaterra volvía a hacer presión para el *modus vivendi* con España.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El estado de salud de Alfonso XII se había agravado mucho, en noviembre de 1885. Las noticias de esta gravedad produjeron una baja general en la Bolsa. Se temía un desenlace rápido. En efecto, el monarca falleció a las ocho y cuarenta y cinco de la mañana del día 25, quedando la Regencia en manos de la reina viuda María Cristina de Habsburgo-Lorena. Pocos días después Sagasta reemplazaba al Ministerio de Cánovas del Castillo.

Fallecimiento de Alfonso XII e inicio de la Regencia.

¿Podría la industria de maquinaria, que a duras penas lograba mantenerse a fines de 1885, soportar ahora un Gobierno librecambista? "La Maquinista" había logrado, una vez más, encargos de importancia, como eran tres gánguiles para el canal de Valladolid y un puente metálico en Grisén, para el Canal Imperial de Aragón. Colocaba los puentes de la línea férrea de San Martín de Provensals a Llerona y recibía de la Compañía del ferrocarril de Langreo el encargo de dos locomotoras, de 42 toneladas cada una.

En poco tiempo, pues — y basta comparar el tonelaje de las locomotoras encargadas sucesivamente a "La Maquinista" para convencerse de ello —, los talleres de la citada Sociedad se situaban a la cabeza de las construcciones ferroviarias, emprendiendo la fabricación de las máquinas más importantes usadas entonces para líneas de vía ordinaria.

La muerte del Rey provocó el desconcierto en la opinión del país. Sin embargo, un arreglo rápido entre los partidos de Cánovas y Sagasta, que establecían turnos de gobierno — en el *Pacto del Pardo* — sin mutuas represalias ni contradicciones, hubiese proporcionado una época beneficiosa para el progreso nacional a no haberse recrudecido la crisis económica general en Europa.

Los temores suscitados por la ideología económica de los miembros del Gobierno liberal hicieron que los senadores y diputados catalanes no cejaran en sus gestiones ante el proyecto de autorización para la prórroga de los tratados de comercio vigentes, hasta conseguir en 2 de enero de 1886 que el Gobierno y la comisión encargada de estudiar el proyecto aceptaran una enmienda conciliatoria al artículo 2.° que aplazaba la prórroga y ponía a la industria a cubierto de toda rebaja posible hasta 1887, a menos que fuese ordenada por una ley especial.

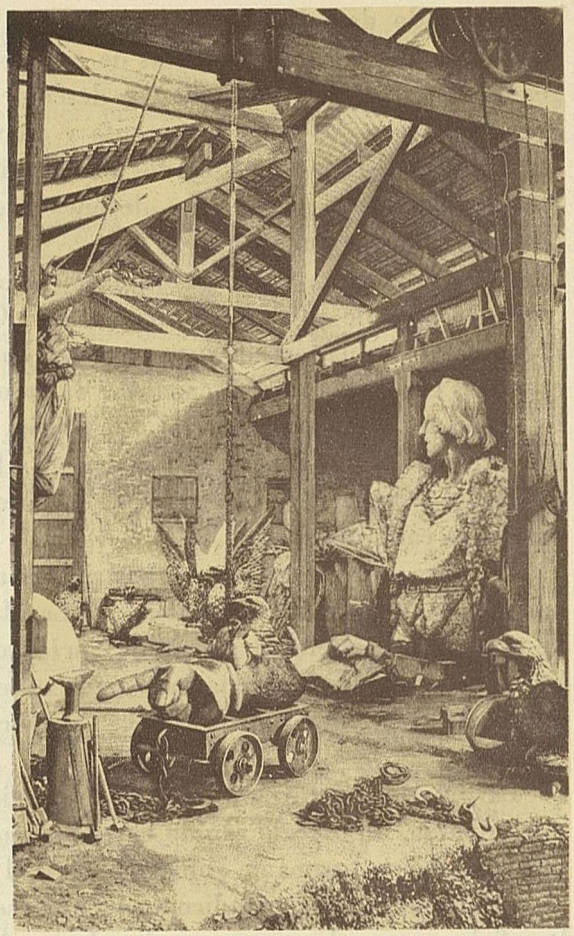
Temores de los proteccionistas.

1886

Tranquilizados así los ánimos, empezaron las obras de explanación de los terrenos donde se debía instalar la Exposición Universal de Barcelona que se preparaba para el año siguiente. Pero no tardó la política fusionista en dar un nuevo motivo de alarma a la región catalana ante

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

el propósito de trasladar a Madrid la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, y ante el anuncio de nuevas negociaciones con Inglaterra.



Taller de fundición de Vidal y Cía., donde se ejecutaron las piezas metálicas del monumento a Colón, según proyecto del arquitecto Cayetano Bohigas (1887)

Lentitud de las construcciones náuticas.

Hasta el 2 de mayo de 1886 no fué lanzado al agua el crucero de hierro de primera clase "Reina Cristina", comenzado unos seis años antes en el arsenal del Ferrol. La lentitud con que se había procedido indica el escaso interés del Gobierno por las construcciones náuticas, hasta que en 1887 Cánovas ordenó activar los trabajos en curso.

Ya vimos que las casas constructoras habían tenido que recurrir a otros tipos de máquinas y que cada día era más notoria la falta de una buena Marina nacional. Gracias a este cambio de rumbo y a pesar de las circunstancias adversas, "La Maquinista" podía aún anunciar el pago de beneficios a partir del 10 de mayo de 1886.

Nace Alfonso XIII.

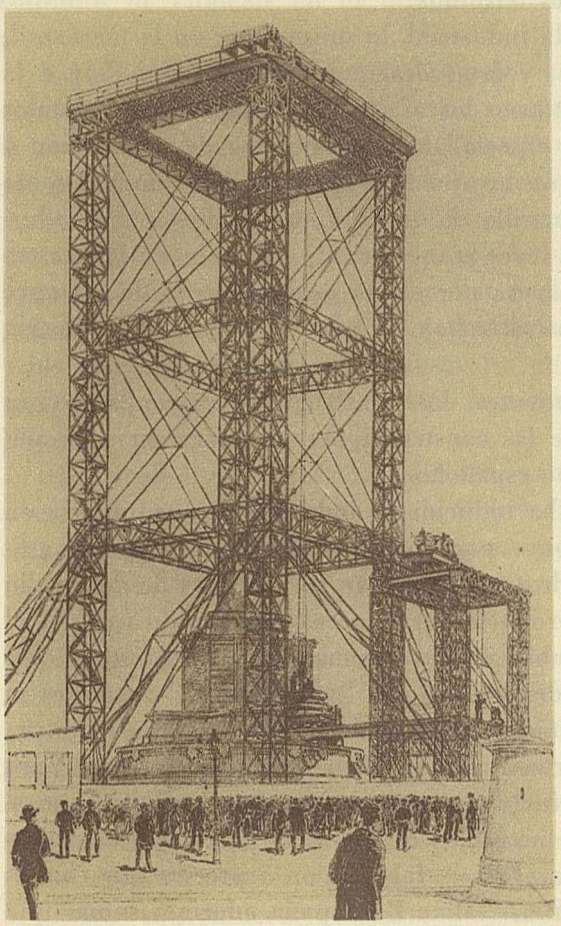
Hasta el 11 de mayo no se confirmó la noticia de que el convenio comercial entre España e Inglaterra había sido firmado el 26 de abril. Este *modus vivendi* era, como es lógico, favorable a los vinos españoles. Se tenía interés en señalar que no afectaba a la industria catalana, con objeto de tranquilizar a los industriales. En tales circunstancias y en medio de altercados internos y sublevaciones que aun proseguirán por algún tiempo, a las doce y media del día 17 de mayo nacía el nuevo monarca de España, Alfonso XIII. Durante cinco meses España había

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

estado sin monarca. Daba principio una larga minoría bajo la regencia de la reina madre María Cristina, secundada por Sagasta quien supeditaba a los intereses de la patria los de su partido. El bautizo se celebró el día 22 y muy pronto el Rey contó con las simpatías del país.

El "modus vivendi".

El *modus vivendi* firmado con Inglaterra tendría vigencia hasta 1892, quedando extendido a las provincias de Ultramar el trato que se le concedía de "nación más favorecida". Aunque Inglaterra se limitaba a conceder cuatro grados en los vinos, para el pago de un chelín, las rebajas introducidas en algunos artículos del arancel español alcanzaban incluso el cincuenta por ciento facilitando así, en gran manera, la importación de los productos industriales ingleses. ¿Se había inferido un nuevo agravio a la industria española sin beneficiar a la agricultura ni al comercio del país? No tardarán en exteriorizarse las consecuencias.



Atracción de la época fué el andamiaje de hierro que se montó para levantar el monumento a Cristóbal Colón (1887)

El proyecto Peral y los aceros españoles.

El teniente de navío Isaac Peral presentaba al Consejo de Gobierno de la Armada, el 24 de junio de 1886, el invento de un buque para la navegación submarina, proponiendo la construcción de un prototipo de sesenta toneladas para el ensayo. En la misma fecha, el citado Consejo aceptaba las proposiciones de los fabricantes de aceros españoles que, por primera vez, se resolvía a ensayar en las construcciones náuticas del Ferrol. La industria nacional contaba desde este momento con aceros españoles para sus reali-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

zaciones. Se había dado un paso más y no estaba lejos el día en que, ante el proyecto de una nueva escuadra, volverían a trepidar los talleres de la industria pesada nacional, incorporándose de nuevo a las construcciones náuticas.

Agravación de la crisis.

El vertiginoso descenso de beneficios iniciado el año anterior prosiguió aún con mayor intensidad en 1886. En el último balance de "La Maquinista" el beneficio líquido obtenido era insignificante, no permitiendo el reparto de ningún dividendo a los accionistas. La crisis atenazaba a "La Maquinista" en un momento en que cerraban con déficit varios establecimientos de maquinaria.

El informe de la Junta de Gobierno de "La Maquinista" correspondiente a la Junta General de 28 de junio de 1886 lamentábase de tantas penalidades en los siguientes términos:

"Sabido es que en la vida industrial, lo mismo que en la mercantil, circunstancias excepcionales, y éstas desgraciadamente están hoy a la vista de todos, hacen infructuosos los afanes del hombre y sus cálculos más previsores..., la índole especial de nuestro ramo de producción y la más especial condición aún en que se halla colocado, no consiente vislumbrar el completo desarrollo de que son susceptibles otras industrias más favorecidas por las leyes arancelarias y sólo cabe en la nuestra un estado relativamente próspero por efecto de algún período, siempre de reducida duración, en que el trabajo en general toma extraordinario impulso."

Para colmo de inconvenientes, los constructores extranjeros eran admitidos en las subastas de las construcciones que para servicios públicos contrataba el Gobierno español.

El estado a que se hallaba reducida la industria de maquinaria en España, no era producido, pues, por un exceso de producción que asfixiase al industrial. Pocas industrias había tan susceptibles de desarrollo como ella. En el país sus productos eran necesarios puesto que en el transcurso de un año se había importado maquinaria extranjera por valor de cuarenta millones de pesetas. Los "*maquinistas*" españoles se sentían sobradamente capacitados para la fabricación de estas máquinas extranjeras: máquinas motrices, piezas para puentes, material para estaciones de ferrocarril e incluso cascos de hierro para los buques. Pero, sin un régimen de protección — existente ya en los países exportadores — no era posible conseguir la fabricación a precios que compitieran con los extranjeros. Y así salían de España enormes sumas que hubieran podido acrecentar la riqueza pública del país.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

En medio de la crisis pertinaz de aquellos días, brilló un rayo de esperanza cuando, el 17 de junio de 1886, el ministro de Marina José María Berenguer propuso una ley, cuyo proyecto fué publicado en la *Gaceta de Madrid* el día 23 de junio, para la formación y construcción de una escuadra de guerra para la Marina española.

El proyecto de construir una escuadra.

El proyecto de construcción de esta escuadra no podía dejar inactivos a los industriales del ramo de maquinaria, que estaban esperando una oportunidad para superar aquellos graves momentos. "La Maquinista" pensó en otra reforma de los talleres a fin de poder construir simultáneamente mayor número de unidades.

En aquellos momentos, con una extensión superficial de 20.000 metros cuadrados, los talleres de "La Maquinista" comprendían un conjunto de edificios en el que se hallaban distribuídas sus varias secciones.

Talleres de "La Maquinista".

La sala de montaje contaba con dos grandes grúas correderas de movimiento automático. En dos salas, contiguas a la misma, estaban los tornos. Los talleres de puentes y calderería abarcaban otras dos amplias salas. Una vía férrea comunicaba las diversas dependencias del taller de fundición, que disponía de cinco grúas radiales de grandes dimensiones. El taller de fraguas, aunque de dimensiones más reducidas, contaba también con buenas herramientas. Entre las diversas secciones restantes, cabe citar el taller de carpintería, en dos salas, con ascensor y luz eléctrica, comunicando por medio de un puente con las oficinas técnicas de ingenieros y dibujantes. Las salas-depósito de modelos ocupaban los pisos superiores.

El principal de uno de los edificios centrales contenía los despachos y salas de la Dirección y Junta de Gobierno. El total de operarios que trabajaban en las diferentes dependencias ascendía a 1.200.

La fuerza de las circunstancias obligaba, en 1886, a "La Maquinista" a lanzarse a la publicidad, detallando en completos catálogos sus máquinas. Junto a los motores hidráulicos fabricados hasta estas fechas, que sumaban más de 30.000 caballos de fuerza, figuraban motores de diversos tipos para la pequeña industria con un surtido de más de dos mil modelos de ruedas de engranaje, instalaciones de fábricas harineras y aceiteras, elevadores de agua, mercados, edificios de hierro, lujosos despachos con cubierta de hierro y cristal — como los de José Ferrer Vidal y "Ricart y Cía." —, tinglados para cocheras de ferrocarriles, etc.

Necesidad de la propaganda.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Ofrecían, además, estos catálogos dos modelos de locomóviles y máquinas de vapor de los sistemas "Colonial", "Corliss", "Woolf" en "Tandem" o "Compound". Y todavía otros tipos de máquinas que hemos ido citando a lo largo de estas páginas.

La Exposición Universal en proyecto.

La grandiosa Exposición Universal de Barcelona que se estaba preparando para septiembre de 1887 era, a mediados de 1886, una de las mejores esperanzas de la industria catalana. Francia, Austria, Italia, Inglaterra, Bélgica, Alemania y Estados Unidos habían solicitado espacio para exponer sus productos. En el extranjero empezaban a seguirse con curiosidad los preparativos para llevar a cabo el proyecto iniciado por Eugenio Serrano de Casanova y patrocinado después, como ya tendremos ocasión de ver, por el Ayuntamiento y por el Estado.

Nuevas cuestiones en torno al "modus vivendi".

En los comienzos de julio se hallaban de nuevo sobre el tapete las cuestiones vitales que planteaba el *modus vivendi* en un momento en que las primeras brechas de las corrientes proteccionistas, generalizadas en Europa, empezaban a infiltrarse en Madrid.

Los ánimos se hallaban exaltados cuando, el 7 de julio, pronunció en el Senado un discurso Manuel Durán y Bas combatiendo el librecambismo y el *modus vivendi.* Continuaron en días sucesivos las discusiones hasta que, el 12 del mismo mes, el Senado aprobó el proyecto del *modus vivendi* con Inglaterra en su totalidad, previas varias explicaciones satisfactorias para los fabricantes y obreros de Cataluña y la promesa formal de Sagasta de que sería fabricado en España cuanto precisara el Estado.

La discusión en las Cortes volvió a motivar algunas protestas y querellas, quedando aprobado el proyecto, que sancionó la Reina regente el 30 de julio.

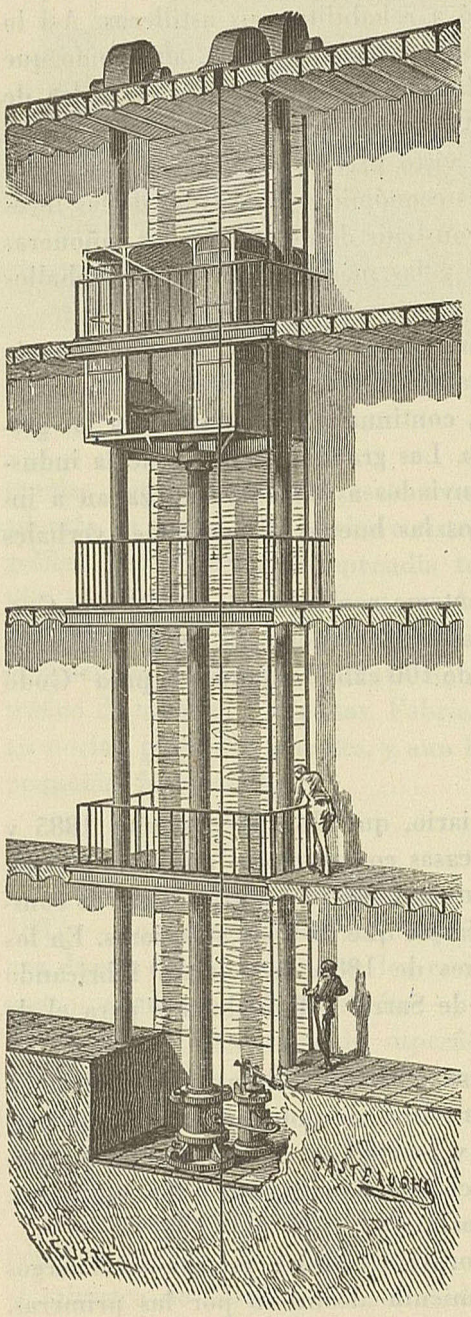
Situación de la industria catalana.

Aquel mismo día era botado al agua en la Barceloneta uno de los vaporcitos que, movidos por motor de gas, prestaban el servicio de pasajeros por el puerto.

La situación de los industriales seguía empeorando. No obstante, bajo la presidencia de Manuel Girona, se procedía a organizar la Cámara de Comercio de Barcelona que no tardaría en convertirse en representación oficial del Comercio, Industria y Navegación catalanas, agrupando a comerciantes e industriales para la defensa común de sus intereses, pensando proceder a su constitución definitiva el 14 de octubre de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

1886. Por entonces la empresa del grandioso vapor "Leviatán" gestionaba la solución de los problemas que podría plantear el fondeo de aquel buque en el puerto de Barcelona, con motivo de la Exposición, a causa de su gran calado. A bordo de la nave se exhibía un circo y un teatro, poseyendo además restaurante y café. Iba a constituir, pues, una gran novedad digna de admiración.



Ascensor accionado hidráulicamente (1888)

El cambio de Ministerio experimentado el 9 de octubre de 1886 no significó en esencia alteración en la política ni en la economía del país. El nuevo Gobierno continuó presidido por Práxedes Mateo Sagasta, siguiendo los librecambistas en el poder, aunque influídos cada vez más por el proteccionismo europeo. La misma estatua de la Libertad, inaugurada en Nueva York el 28 de octubre, venía a ser un símbolo para ellos.

La Marina y "La Maquinista".

A fin de gestionar los asuntos de cañones y montajes para la Armada, José M.ª Cornet y Mas se había trasladado, mientras tanto, a Madrid. La Marina debía encargar las máquinas de 10.000 caballos para los cruceros de primera clase que se empezaban en los arsenales del Estado. El nuevo ministro de Marina, Rafael Rodríguez Arias, se manifestaba bien dispuesto en favor de la industria del país y, en especial, de "La Maquinista". Pero, a raíz de inaugurarse una serie de conferencias en el Ateneo madrileño, Núñez

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de Arce pronunció el 9 de noviembre un discurso combatiendo el naciente regionalismo político catalán. Manuel Durán y Bas, a la sazón senador del reino, anunció su propósito de replicar.

De este modo las cosas, cuando parecía que iba a iniciarse un nuevo debate, "La Maquinista" se decidió a rehabilitar sus astilleros. Así lo anunció públicamente el 3 de diciembre del mismo año, afirmando que lo hacía en vista del proyecto de ley de creación de una escuadra de guerra todavía no aprobado definitivamente por las discusiones surgidas en el Senado. Si antes se había visto precisada la Sociedad a abandonar el astillero por las dificultades económicas dimanadas de las leyes arancelarias, se ofrecía ahora para construir desde las lanchas cañoneras hasta los cruceros de segunda clase y las máquinas de 10.000 caballos de los de primera clase.

No obstante, de momento el ministro de Marina, aunque parecía seguir dispuesto a "tener en cuenta a la industria particular" para la construcción de la nueva escuadra, continuaba impenetrable a las gestiones que cerca de él se realizaban. Las grandes factorías de la industria pesada, que desplegaban sus enviados a Madrid, empezaban a inquietarse al no traducirse en hechos las buenas disposiciones verbales ministeriales.

"La Maquinista" hubo de contentarse con los encargos de una Corliss de 100 caballos y dos calderas de igual potencia para "Figueras, Sagrera y Cía.", y de otra máquina, de 100 caballos también, para "Godó Hermanos".

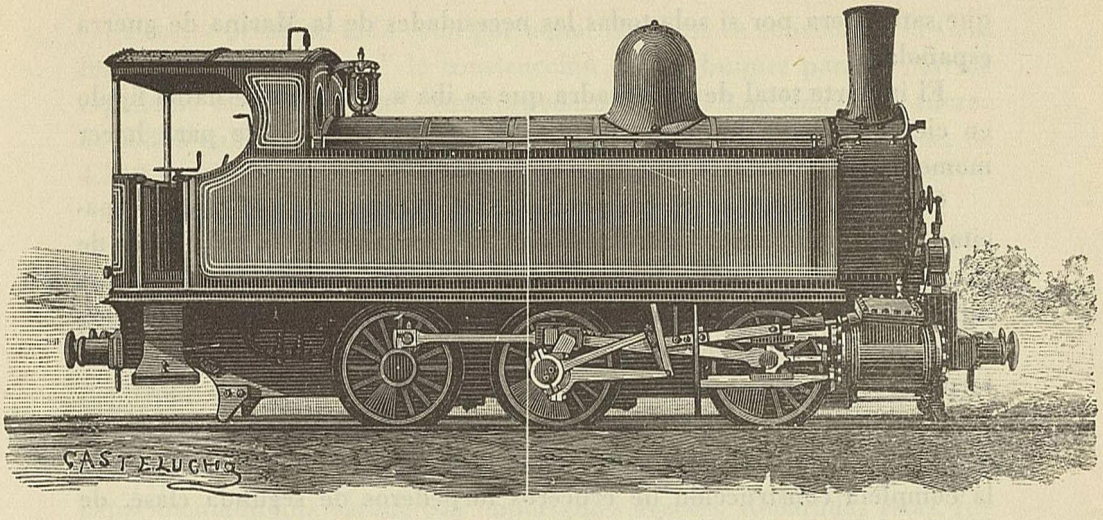
Disminución de las construcciones ferroviarias.

Los pedidos de material ferroviario, que durante los años 1885 y 1886 contribuyeron a que muchas casas constructoras pudieran sortear la crisis, declinaron algo en este momento, pues en 1887 y 1888 se construirán menos kilómetros de vías férreas que en años anteriores. En los talleres de "La Maquinista", a fines de 1886, se estaban fabricando las locomotoras para el ferrocarril de Sarriá a Barcelona y para el de Langreo a Gijón.

Las que se construían para transportar el carbón de las minas de Langreo al puerto de Gijón iban provistas de potentes frenos que permitirían moderar con facilidad su velocidad en las fuertes pendientes de la línea. Su peso medio en servicio era de cuarenta y dos toneladas, llevando, además, tres ejes acoplados.

Varias otras Compañías de ferrocarriles habían prometido encargos de locomotoras en vista del rendimiento alcanzado por las primeras. Si tardaron algún tiempo en hacerse efectivos fué debido a las circuns-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona, construída en 1888

tancias por las que atravesaban estas Compañías. "La Maquinista", además de realizar las varias construcciones de puentes cuya área geográfica de expansión comprendía todo el país, creaba un modelo de vías económicas y portátiles para el acarreo de minerales en las minas, para el movimiento de tierras, explotaciones agrícolas, fincas de recreo, aplicaciones militares, comunicación interior en talleres y almacenes y tráfico de muelles y aduanas. Fabricaba también cambios de vía, placas giratorias, pequeños puentes, y aun las locomotoras y vagones para estos pequeños ferrocarriles.

Dos nuevos mercados barceloneses. 1887

A los pocos días de comenzar el nuevo año — el 3 de enero de 1887 —, los técnicos de "La Maquinista" procedían a medir los terrenos donde debían edificarse los mercados de Hostafranchs — de 3.400 metros cuadrados de extensión — y de la derecha del Ensanche — de 4.500 metros cuadrados de superficie — adjudicados en subasta a la Sociedad. Ambos debían ser de un sistema parecido al del mercado de la Barceloneta.

La escuadra y las posibilidades industriales del país.

En el preámbulo de la Ley de construcción de la Escuadra, que se firmó el día 12 y fué publicada en la *Gaceta* de 13 de enero de 1887, el ministro de Marina, Rafael Rodríguez Arias, manifestaba el deseo de fomentar la industria privada nacional y robustecerla hasta alcanzar

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

que satisficiera por sí sola todas las necesidades de la Marina de guerra española.

El importe total de la escuadra que se iba a construir se había fijado en ciento noventa millones de pesetas, cantidad suficiente para hacer momentáneamente frente a la crítica situación.

Con los medios de que disponía, "La Maquinista" se sentía capacitada para emprender inmediatamente la construcción de torpederos de primera clase de 1.500 o más millas de radio de acción, y de 24 o más millas de velocidad máxima, con un desplazamiento de 100 a 120 toneladas; de torpederos de segunda clase, de 60 a 70 toneladas, y cañoneros-torpederos de acero, de 500 o menos toneladas.

Caso de que se le concediese un plazo de 10 a 12 meses para introducir las reformas necesarias en sus talleres, podría también emprender la completa construcción de cruceros torpederos de segunda clase, de 1.500 y 1.100 toneladas. Únicamente para la construcción de los cascos de acero de los cruceros de 1.500 toneladas no contaba con medios suficientes, pero en cambio podía construir las máquinas y calderas.

El propio ministro de Marina, el 7 de febrero, estuvo de visita en los talleres de "La Maquinista" inspeccionando las máquinas de los cruceros "Cristóbal Colón" y "Conde Venadito" — ambas de 1.500 caballos de fuerza — y las ocho calderas de los citados buques, de cuya perfección hizo elogios. Prometió además tener en cuenta estos talleres para las necesidades de la Marina. También visitó el "Arsenal Civil" que estaban edificando los Wohlguemuth, en la playa de Casa Antúnez, para dedicarlo a la construcción de buques. Dos días después — el 9 de febrero — el general Nava estuvo asimismo en los talleres de "La Maquinista", permaneciendo en ellos por espacio de cuatro horas y quedando gratamente impresionado de su importancia.

Defensa de lo nacional y encargos en el extranjero.

Así las cosas cuando, comentando la Ley que había decretado la formación de la escuadra, apareció en el *Correo Catalán* del 11 de febrero de 1887 un artículo titulado *La nueva escuadra y la industria española*, cuyo autor propugnaba la construcción en España de dicha escuadra puesto que, de no hacerlo, la citada Ley sólo agravaría la precaria situación de la industria de maquinaria nacional. Citando un libro del ingeniero Benito de Alzola acerca de los recursos que poseía España para la construcción naval añadía: "... en España habrá absolutamente todos los medios materiales para construir en su totalidad la escuadra... si se exceptúan las planchas de blindaje para las cubiertas protectoras y las piezas de forja de los mayores tamaños..."

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Pero, a pesar de todo esto, por aquel entonces se concedió a la Casa inglesa "J. G. Thomson" la construcción de dos buques para la Marina española: el "Destructor", cazatorpedero de 350 toneladas con fuerza de 3.800 caballos, y el "Reina Regente", crucero de primera clase, de 4.540 toneladas y 11.000 caballos de fuerza.

Esperanzas en el horizonte.

A mediados de marzo de 1887 el Consejo de Ministros aprobaba el proyecto de ley — sancionado el día 24 — subvencionando la Exposición Universal de Barcelona con un crédito de dos millones de pesetas, debiendo emplearse en premios la cantidad de 250.000 pesetas.

En los astilleros rehabilitados de "La Maquinista" entraba el buque de vapor "Anita Vidal Sala", de "Sala y Corbeto Hermanos" que había experimentado una varada con importantes averías. Reparadas éstas, fué rebautizado con el nombre de "María". El mayor contingente de trabajo, sin embargo, corría a cargo por aquellas fechas de los dos mercados barceloneses en edificación. La situación seguía siendo crítica. Varios establecimientos de maquinaria cerraban sus balances con pérdidas. "La Maquinista" lo hizo con un beneficio líquido tan exiguo — 441 pesetas — que no iba a permitir el reparto de cantidad alguna a sus accionistas. Y aun le había sido preciso despedir parte de su personal obrero.

A pesar de todo, parecía próxima a su fin aquella nueva pesadilla. Y así fué en efecto. Se abrigaban las primeras esperanzas, que no resultaron fallidas. Con el establecimiento de la "Sociedad de Altos Hornos", en Bilbao, instalada con los últimos adelantos técnicos, se había iniciado un gran desarrollo de la metalurgia que para la industria de maquinaria representaba haber vencido la primordial dificultad. Ya no sería necesaria la importación de primeras materias pagando graves derechos de aduanas. Al poder proveerse las Casas constructoras en metalurgias nacionales desaparecía el más pertinaz obstáculo para su libre desenvolvimiento.

El trabajo para las líneas ferroviarias había descendido bastante, pero todavía la empresa constructora del ferrocarril Anglo Vasco-Navarro encargaba a "La Maquinista" la construcción de siete tramos metálicos para la línea de Estella a Durango. A fines de mayo quedaba montada, en la estación del ferrocarril de Sarriá, una locomotora construída para dicha línea por la Sociedad. Procedía también a la fabricación de otra igual, que no estaría concluída hasta fines de año. Pesaban treinta y cinco toneladas, tenían seis ruedas acopladas y podían arrastrar catorce carruajes de viajeros.

Las esperanzas de los "*maquinistas*" se hallaban fijas ahora en la Marina. Había que evitar a toda costa que su construcción fuera al

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

extranjero. Acompañadas por José Maluquer, sendas comisiones de obreros catalanes y bilbaínos se presentaron el 23 de mayo al ministro de Marina, Rafael Rodríguez Arias, solicitando que la Armada se construyese en el país con objeto de evitar los estragos del paro. Contestó el Ministro que en plazo breve se convocaría a concurso a todas las Casas constructoras españolas y extranjeras, pero que su propósito era que "todo se construyese en España", incluso los buques de más de 5.000 toneladas. Acompañó además a las comisiones a saludar a la reina María Cristina.

Ante tales perspectivas, los Directores de "La Maquinista", Ernesto Tous y José M.ª Cornet, se desplazaban en junio a Inglaterra con el propósito de estudiar prácticamente la clase de maquinaria más adecuada para las construcciones navales. Al mes siguiente regresaban con los datos deseados.

Se aplaza la Exposición.

Diversas dificultades de organización — a pesar de haber obligado el Ayuntamiento, en abril, a Eugenio Serrano a cederle sus derechos — impedían que la Exposición Universal se inaugurara el 15 de septiembre de 1887, como en un principio se había pensado, debiendo aplazarse para el 8 de abril de 1888. La Dirección de "La Maquinista" entraba en negociaciones con la Junta de la Exposición para encargarse del suministro de vapor y fuerza al departamento de máquinas durante el certamen, así como para la construcción de un puente metálico sobre la línea del ferrocarril de Francia que uniese la Exposición con el fuerte de Don Carlos.

La Junta del certamen otorgó en octubre permiso para que se instalara en el recinto un "ferrocarril norteamericano" del que se decía: "... viene a ser una especie de montañas rusas en línea recta". También se proyectaba establecer un tranvía eléctrico que circulase por el interior de la Exposición.

El recinto de la Exposición Universal.

La Exposición se estaba instalando en el Parque de la Ciudadela. El perímetro abarcaba desde el testero del Salón de San Juan hasta el mar, salvándose el obstáculo del camino de hierro de Barcelona a Francia por el puente metálico a que antes aludíamos. El recinto comprendía una superficie total de 378.000 metros cuadrados de jardines y emplazamientos al aire libre, y 100.000 de edificios y cobertizos diversos.

Estaba la puerta principal en el Salón de San Juan, donde iba a levantarse un arco de triunfo. A ambos lados se abrían los pabellones de diversos Gobiernos y Sociedades, continuando por el paseo de los

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Panorámica de Barcelona, en 1888, con el puerto de la Barceloneta en primer término, pintada en aquella época

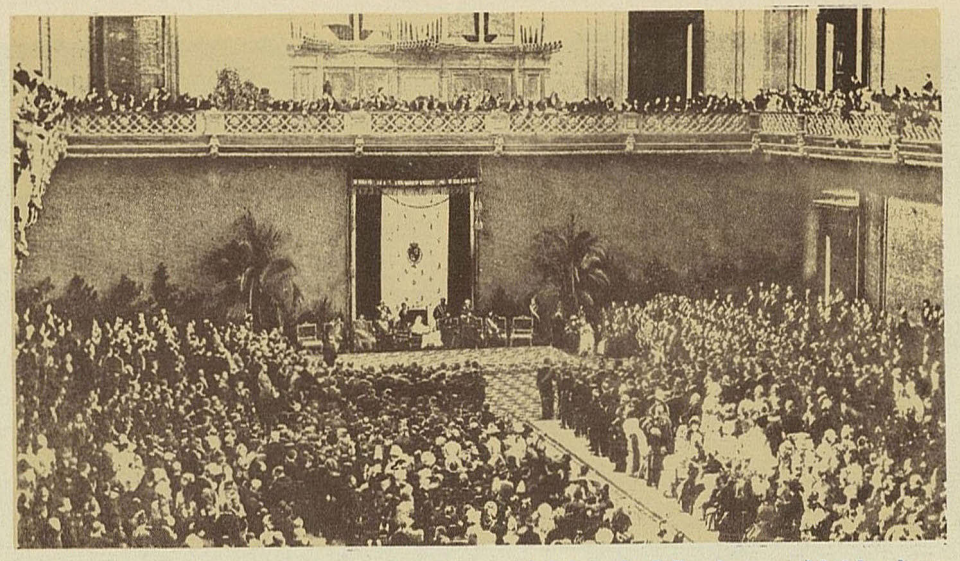
tilos que constituía la gran avenida de la Exposición flanqueada por los palacios de Bellas Artes y de Ciencias. Uno de los edificios principales era el palacio de la Industria, que debía constar de doce naves rectangulares, de 21 metros de ancho por 100 de longitud, dispuestas en forma de abanico.

El presupuesto de las instalaciones, firmado por el arquitecto Elías Rogent, alcanzaba, en cifras redondas, unos cinco millones de pesetas con los que se esperaba satisfacer los gastos generales de instalación.

Fragmento de la panorámica anterior con el barrio de la Barceloneta



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El día 20 de mayo de 1888, en la gran sala de fiestas del Palacio de Bellas Artes, se celebró la solemne inauguración de la Exposición Universal de Barcelona, presidida por S. M. el Rey Don Alfonso XIII, acompañado de la Reina Regente Doña María Cristina

A mediados de noviembre quedaba concertado con "La Maquinista" el suministro de vapor y fuerza con destino a los aparatos expuestos en la galería de máquinas. La Empresa debía realizar además las obras necesarias para la instalación de las máquinas de vapor, calderas, transmisiones y tuberías que el citado servicio requería. La Junta de la Exposición editaba un completo plano, rodeado de los alzados de los principales edificios.

El túnel de la Argentera.

La actividad ferroviaria seguía siendo escasa. El único trabajo de consideración realizado en Cataluña era el túnel de la Argentera, en la línea de los ferrocarriles Directos, sección de Reus a Zaragoza, para el que la "Compañía del ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia" solicitó a "La Maquinista", en noviembre de 1887, cinco máquinas de vapor, nueve calderas, depósitos y otros varios suministros.

Huelgas en Barcelona.

Mientras tanto se planteó, el 13 de diciembre, una huelga de albañiles. Solicitaban la jornada de ocho horas de trabajo. El 14, de 300 a 400 obreros huelguistas se reunieron en el cruce de la Rambla de Cataluña con la calle de Valencia. Un grupo de unos cincuenta acudió a los talleres de "La Maquinista" para obligar a los obreros a abandonar el trabajo, no accediendo los trabajadores. Los carpinteros de la Compañía

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

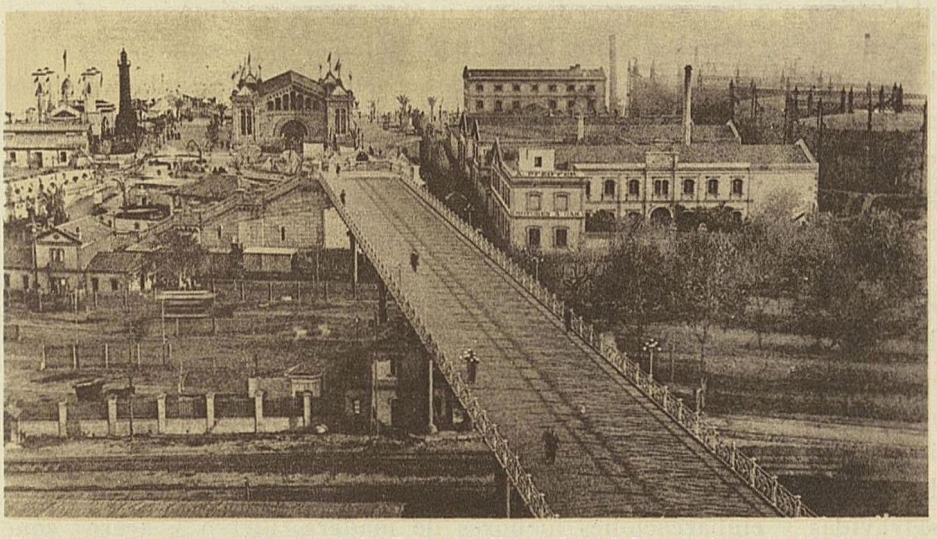
del tranvía de Gracia fueron invitados a secundar la huelga y a ella se adhirieron también los albañiles de los pueblos limítrofes de Sans, San Martín de Provensals, Gracia y Horta.

Pronto otros obreros se fueron sumando a la huelga. El día 16 los grupos que recorrían las calles de Barcelona eran ya numerosos. En varias fundiciones se secundó el movimiento huelguístico. Se reunían los huelguistas en una casa de la calle de la Cendra, en la antigua estación del ferrocarril de Villanueva, en el "Pes de la Palla", junto al monumento a Clavé, en la plaza de Tetuán y en la "Torre forta" de Montjuich, proyectando una manifestación ante el Ayuntamiento en solicitud de "Pan y trabajo". Las autoridades intentaban conciliar los ánimos. ¿Qué sería de la Exposición Universal si estos sucesos se prolongaban? Afortunadamente no fué así.

"La Maquinista" y el arsenal de La Carraca.

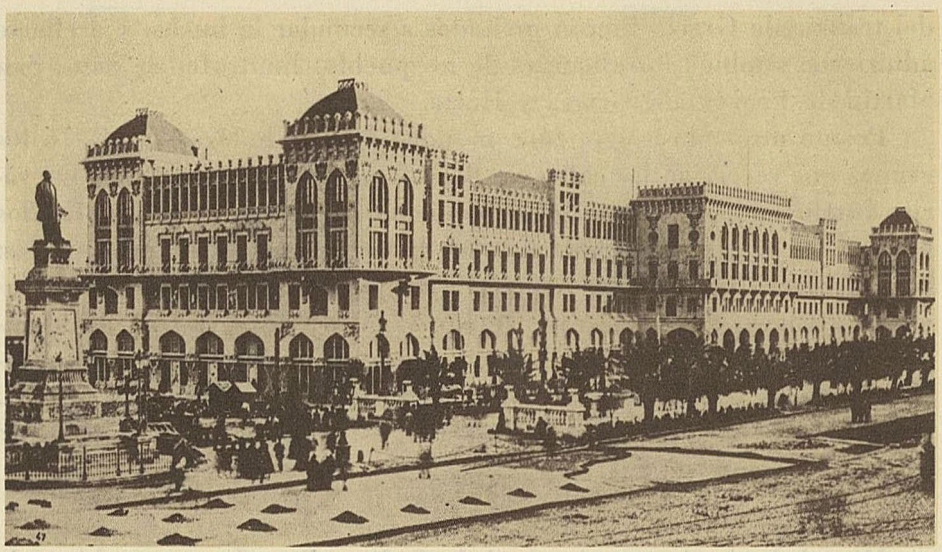
Miguel de Aguirre se desplazó de Cádiz a Barcelona con objeto de consultar si "La Maquinista" prestaría cooperación para constituir una Compañía que se dedicara a la explotación del arsenal de La Carraca para las construcciones navales de la industria privada. Expuso a la Dirección de la Empresa su propósito de entrar en tratos con ella ya que era la "única que podía imprimir carácter y dirigir acertadamente aquel negocio".

La Dirección puso el proyecto en conocimiento de su representante en Madrid, rogándole que se procurara cuantos informes fuese posible,



Viaducto de hierro que unía la parte de la Exposición Universal instalada en el Parque de la Ciudadela con la Sección Marítima que ocupaba el antiguo Fuerte de Don Carlos

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



En cincuenta y tres días se construyó en el Paseo de Colón, con motivo de la Exposición Universal, el Gran Hotel Internacional, debido al arquitecto Luis Doménech y Muntaner

puesto que se trataba de conseguir del Gobierno la cesión del Arsenal. Obtenidos estos informes, Manuel Ginart se desplazó a Cádiz para conferenciar con Miguel de Aguirre, volviendo a Barcelona con las bases del proyecto y el presupuesto.

La Dirección convocó entonces Junta de Gobierno de la Sociedad. Reunidas ambas el 29 de diciembre de 1887, se procedió a la lectura de las bases y la proposición. Consistía en una exposición que se dirigiría al Gobierno a fin de que cediese en usufructo, por veinticinco años, el arsenal de La Carraca a una Sociedad titulada "La Gaditana". En las bases, "La Gaditana" se comprometía a completar las instalaciones del arsenal con un dique para buques hasta de 130 metros de eslora y 9 de calado, una grúa para levantar 120 toneladas, un martinete y demás grandes herramientas y prolongar la vía férrea, desde los talleres a los muelles. Todo ello quedaría propiedad del Estado al expirar los veinticinco años. Además, la nueva Sociedad debería mantener en buen estado de servicio todo el material de dragas y gánguiles, remolcadores, embarcaciones menores, talleres y edificios; conservar a todos los empleados de la Maestranza con sus haberes; no tener a su servicio ingenieros extranjeros en número superior a los nacionales; crear en España las industrias de jarcia de abacá, de jarcia de alambre y de cadenas de hierro hasta 30 mm.; establecer talleres para la construcción de botes salvavidas y embarcaciones menores de madera, hierro y acero; concluir la construcción de los dos cañoneros tipo *Txillerie* que estaban en

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

curso, previo convenio con la Marina, y dotar de máquinas y calderas al crucero "Marqués de la Ensenada", también mediante convenio con la Armada.

La Marina debería obligarse, por su parte, a dar a construir a la Sociedad proyectada la tercera parte de la escuadra en proyecto y, una vez terminada ésta, compartir las construcciones que luego se precisaran en proporción con los restantes arsenales españoles; darle a limpiar fondos o carenar algunos buques del Estado, por lo menos los del Departamento de Cádiz; subvencionar a la Sociedad en 800.000 pesetas anuales durante los doce primeros años y con la mitad de dicha cantidad en los sucesivos.

Antes de decidirse, los miembros de la Junta de Gobierno de "La Maquinista" y los de la Dirección se propusieron meditar algunos días el asunto. Se consultó a los Bancos y todos convinieron en dar buenas impresiones sobre el negocio, como también lo hicieron cuantos técnicos fueron requeridos para emitir su opinión.

Ante tales noticias, el 2 de enero de 1888 se reunió en Junta extraordinaria la de Gobierno, decidiendo proponer que el capital de la nueva 1888

"La Maquinista Terrestre y Marítima" mereció del Jurado Internacional de Premios, de la Exposición Internacional de Barcelona, Medalla de Oro y Diploma

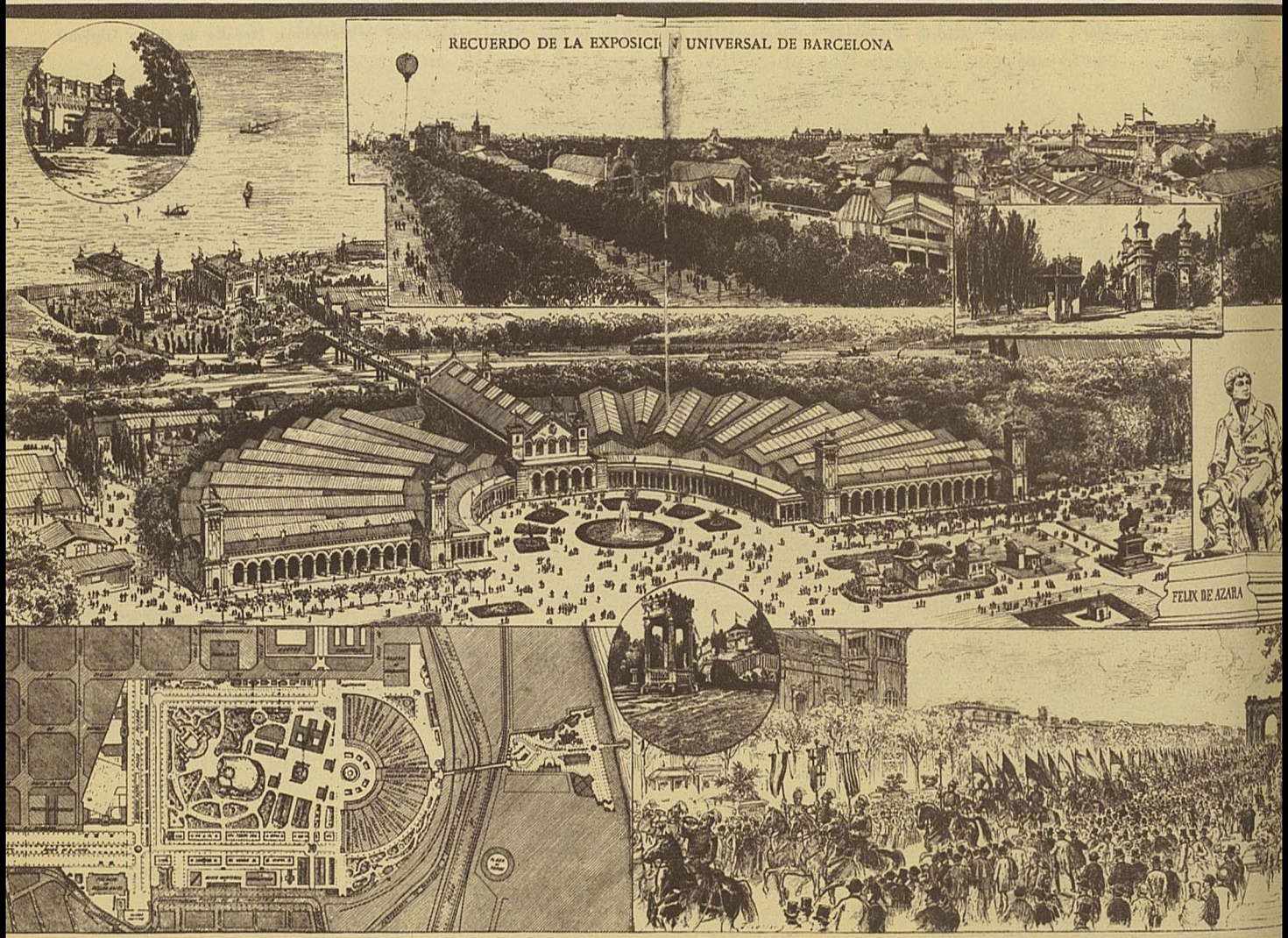


FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Sociedad fuese de 7.500.000 pesetas, del cual la colonia de Cádiz cubriría 2.000.000 y el resto la suscripción de Barcelona, ya procurando la participación de una Sociedad de Crédito, ya por medio de una ampliación del capital de "La Maquinista" o por una emisión de obligaciones. "La Gaditana" firmaría un contrato con "La Maquinista" obligándose a confiarle la fabricación de las máquinas para los barcos que el Gobierno encargara. Se cursó la oportuna nota a "La Gaditana" dando la conformidad a las bases y exponiendo las condiciones citadas. Hecho lo cual se esperó la aprobación del Ministerio.

Trabajos varios de "La Maquinista".

Llevaba construídos "La Maquinista" más de cincuenta puentes, de una longitud total superior a los seis kilómetros y medio, con más de 200 tramos. Procedía a la construcción de dos vaporcitos "Golondrinas" destinados a prestar servicio de pasajeros desde el embarcadero de la Paz hasta el Muelle Viejo, instalando en ellos un salón, cerrado en invierno con cristales.



SECCION DE MINERÍA
SECCION MARÍTIMA
PLANO GENERAL DE LA EXPOSICION
GRAN PALACIO DE LA INDUSTRIA
SECCION DE MINERALOGIA
VISTA PANORÁMICA DE LA EXPOSICION
MINERALOGÍA Y MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN
PROCESION CÍVICA PARA LA CLAUSURA DE LA EXPOSICION

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La situación mejoraba. Llegaba a su fin la anormalidad que durante dos años consecutivos había impedido el progreso industrial. José M.ª Cornet gestionaba en Madrid la adjudicación a "La Maquinista" de las máquinas para los cruceros "Alfonso XIII" y "Lepanto".

La Sociedad española "Vizcaya" y la francesa "Chantiers et ateliers de la Gironde", solicitaron la colaboración de "La Maquinista" con el fin de adjudicarse la construcción de los cruceros blindados objeto del próximo concurso de la Armada ya anunciado. La "Vizcaya" convenía con "La Gironde" que esta empresa se encargaría de las obras del casco y "La Maquinista" de las máquinas y calderas.

A mediados de marzo de 1888, mientras la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia debía recibir de Inglaterra cuatro locomotoras, "La Maquinista" concluía la primera de las construídas con destino al ferrocarril de Langreo a Gijón. Y el ministerio de Marina le adjudicaba los dos juegos de máquinas y calderas para los cruceros "Alfonso XIII" y "Lepanto", por el precio de 5.380.000 pesetas. La actitud del Ministro, Rafael Rodríguez Arias, en favor de la industria pesada, decidía, poco después, al "Instituto de Fomento del Trabajo Nacional" a designarle socio de mérito. Antes de que concluyese el mes de marzo, se inauguraban los vapores-golondrinas cuyas máquinas había fabricado "La Maquinista" bajo la dirección del ingeniero Antonio J. Molinas, encargado de las construcciones navales de la Sociedad.

Al mismo tiempo que el ingeniero constructor Alejandro Wohlguemuth obsequiaba, el 8 de abril, a los periodistas con un paseo por la rada a bordo de la lancha cañonera "Cóndor", que acababa de ser construída en el "Arsenal Civil", los obreros de "La Maquinista" terminaban el montaje del puente de hierro de la Exposición Universal, cuyas obras habían sido bendecidas pocos días antes. Se aseguraba que la Reina regente llegaría a Barcelona el 16 de mayo y que el 20 declararía inaugurada la Exposición.

Se inaugura la Exposición Universal.

A pesar de la crisis el Ayuntamiento de Barcelona había laborado incansable. Su alcalde, Rius y Taulet, apoyado por el Gobernador Luis Antúnez, había conseguido, conforme se ha indicado, la habilitación del Parque de la antigua Ciudadela, desaparecida en 1868, para una Exposición Universal que fuera digna de la ciudad. Fué designado Comisario regio de la misma Manuel Girona. A pesar de que estaba próximo el Certamen de París y a despecho también de la crisis económica por que atravesaba Europa, el éxito fué clamoroso.

Los últimos preparativos preinaugurales se llevaban a feliz término.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"Comas Hermanos" acababan de fundir siete estatuas de bronce para el Salón de San Juan. Se instalaban los mástiles, de veinte metros de altura, junto al Arco de Triunfo. Los talleres de Francisco Vidal preparaban el traslado de las piezas de la colosal estatua de Colón, de ocho metros de altura, al pie del monumento en construcción, que se inaugurará, aunque no terminado del todo, a primeros de junio de 1888. Se fundían dos bustos de Alfonso XII. El Gobierno de Sagasta autorizaba al Ayuntamiento barcelonés, el día 13 de mayo de 1888, a celebrar una lotería con el fin de atender a los gastos de la Exposición...

Llegada la familia real el 16 de mayo, según estaba previsto, se inauguró el día 20 el Certamen bajo la presidencia de María Cristina, la Reina regente, y con asistencia del pequeño Alfonso XIII y de las infantas María Teresa y María de las Mercedes. La afluencia de público en los días siguientes fué extraordinaria.

La sección de maquinaria en movimiento fué una de las más visitadas, admirándose el escaso ruido que producía el gran volante de "La Maquinista" que daba fuerza a dicha sección transmitiéndola por una correa de lona fabricada por Pablo Estapé.

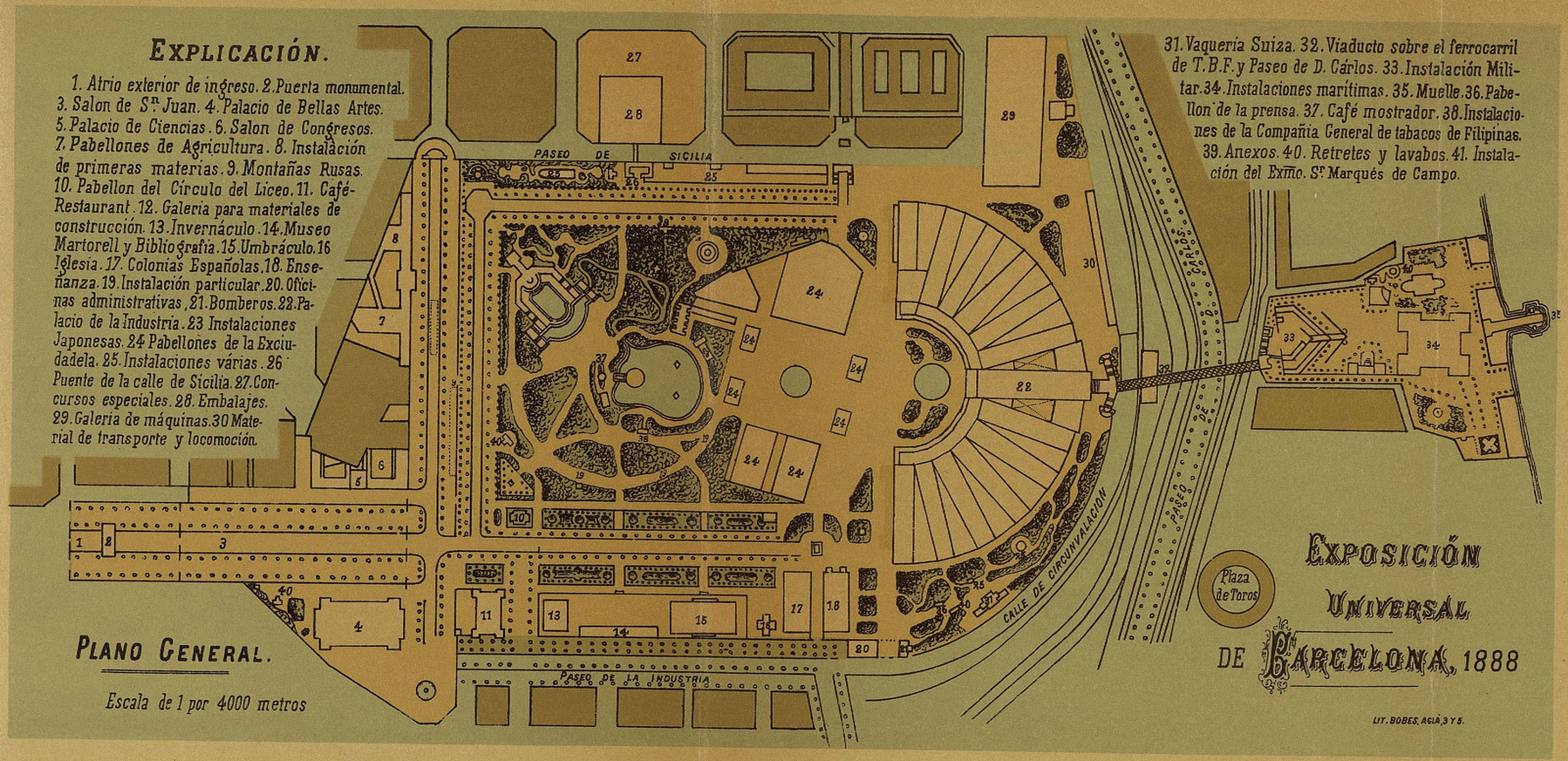
El 25 de mayo por la tarde visitaba Sagasta los talleres de "La Maquinista", que pocos días antes habían logrado el encargo de un gran puente de cinco tramos sobre el Ebro, en la sección de Zaida a Reus de la línea de los Directos, valorado en 716.000 pesetas. El día 26, María Cristina, después de visitar el Palacio de la Industria de la Exposición Universal, acudía también a los talleres de "La Maquinista". El 29 del mismo mes, los visitaba Carlos Navarro Rodrigo, ministro de Fomento. Las visitas de los miembros del Gobierno a los talleres barceloneses fueron frecuentes por aquellos días.

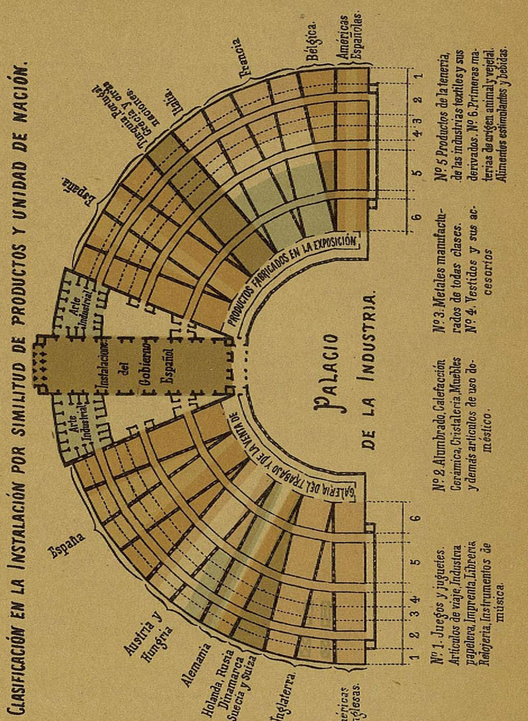
En los sucesivos se fueron concluyendo nuevas realizaciones. A mediados de junio se hallaba en disposición de ser inaugurado el ascensor del monumento a Colón. Por las mismas fechas efectuaba sus primeras ascensiones el globo cautivo que figuraba en la Exposición, fabricado en los talleres Godard, de París. Podía elevarse hasta una altura de 350 metros y era capaz para veinte personas, no siendo pocas las que se atrevían a subir en el globo para contemplar la ciudad a vista de pájaro.

La siderurgia española.

La exportación de mineral de hierro en bruto a Inglaterra, Francia, Holanda, Bélgica, Estados Unidos y Alemania era mayor cada año. Pero la fabricación de aceros de fusión en el país se acrecentaba y estos aceros se incorporaban ya plenamente a la industria pesada nacional. Las fábricas de Beasain y de Araya, en la provincia de Guipúzcoa; las de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO





Facsímil de un plano de época, de la Exposición Universal de Barcelona en 1888, con enumeración de las instalaciones

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

Orbaiceta y de Oroz, en Navarra; las de Mieres, de La Felguera, de Quirós, de Trubia, de Moreda y de Gijón, en Asturias, producían hierros y aceros, sin que alcanzase todavía su producción a las necesidades de la industria nacional. En la Exposición Universal de Barcelona, junto a los hierros de estas provincias, figuraban los de Murcia, Almería, Málaga y Sevilla, Coruña, Lugo, Burgos, Ciudad Real, Badajoz, Huelva y Zaragoza, los de las cuatro provincias catalanas, los de Guadalajara, Toledo, Salamanca, Jaén y Granada, ofreciendo un cuadro completo de las posibilidades industriales del país.

Preparativos ante las subastas de construcciones marítimas.

Siguiendo el consejo oficioso de altos empleados del ministerio de Marina, acordaba la Junta de Gobierno de "La Maquinista" en este tiempo entrar en tratos con la firma "Mandolay Sons and Field", de Londres, con vistas a que esta Sociedad inglesa proyectara las máquinas que iba a sacar a concurso el Gobierno español, inspeccionara su construcción y dirigiera las pruebas de las mismas. De esta forma, dichas máquinas podrían ser adjudicadas a "La Maquinista" ya que, de momento, todavía no se había conseguido autorización para que "La Gaditana" pudiera aceptar el convenio formulado con "La Maquinista" e iniciar los trabajos conjuntos en el arsenal gaditano de La Carraca.

Mientras tanto en el citado arsenal se procedía a la conclusión del submarino de acero "Peral", botado al agua el 9 de septiembre de 1888, equipándosele con un tubo lanzatorpedos y motor eléctrico.

Los mercados de la Concepción y de Hostafranchs, inaugurados.

En Barcelona, el 25 del mismo mes de septiembre, se inauguraba el nuevo mercado metálico del Ensanche o mercado de la Concepción, construído, según ya vimos, por "La Maquinista" a semejanza del de la Barceloneta. Constaba de tres naves, con una superficie total de cien metros de longitud por treinta de amplitud. La inauguración del mercado de Hostafranchs, construído también por "La Maquinista", se efectuó el 3 de octubre, distribuyéndose con tal motivo 300 bonos de pan, carne y arroz a los pobres. Barcelona tenía entonces 249.642 almas, sin contar la guarnición ni los numerosos visitantes de aquellos días.

El Congreso Internacional de Ingeniería.

Coincidiendo con la Exposición Universal se reunió en Barcelona el primer Congreso Internacional de Ingeniería celebrado en España. Presidió la comisión organizadora el ingeniero industrial Luis Rouvière. Entre los doscientos ochenta congresistas figuraban Juan Gatell y Fer-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El nuevo vapor "Alfonso XII" de la Compañía Transatlántica, construído en 1888

nando Junoy. De los temas discutidos en este Congreso cabe señalar los presentados por José Raventós y Evelio M.ª Doria referentes al carbón de San Juan de las Abadesas, cuya calidad y posibilidades de aplicación industrial pusieron ambos de manifiesto.

Precisamente "La Maquinista" exhibía en la Exposición Universal, junto a una potente máquina de vapor, un nuevo tipo de emparrillado, de fácil instalación en las fábricas, que permitía utilizar el carbón de San Juan de las Abadesas en generadores de vapor. En su ponencia, Rouvière preconizaba la necesidad de transformar las máquinas de vapor empleando el agua como émbolo para presiones elevadas. El Conde Brochocki describía los puentes metálicos portátiles. Jules Gaudry estudiaba la Marina, afirmando que los progresos alcanzados por los constructores nacionales en las construcciones de vapores eran evidentes y que alguno de sus navíos podría reputarse como el mejor del Océano. Por su parte Valdés brindaba la posibilidad de introducir mejoras en el puerto de Barcelona.

Y eran muchos más los que mostraban los avances de la técnica mundial, recogidos luego en un grueso volumen, fruto latente de este primer Congreso Internacional de Ingeniería celebrado en nuestro país.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La industria en la Exposición.

En diciembre de 1888, la Exposición Universal tocaba ya a su fin. En el Palacio de la Industria se admiraban los productos de las mejores fábricas metalúrgicas del país, como las de San Juan de Alcaraz (Albacete) y las guipuzcoanas, especialmente importantes por sus objetos de cerrajería y herramientas: palancas de seguridad automáticas de doble secreto, de Errasti y Joarizti; azuelas y hachas de Arrué; objetos varios de Vergara, Jáuregui Resusti y Cía.; palas, picos, azadas, martillos, carretones, etc., de Moyua, Elorza y Alturna; muelas y herramientas de esmeril para el trabajo de los metales, ofrecidas por Alberdi, de Mondragón, etc.

El Pabellón del Material de Transportes había resultado insuficiente para exponer todos los coches, berlinas, landós, charrets, vagones, vagonetas, locomotoras, etc. Junto a los constructores barceloneses, como Reynés, Molist y Cía., y Gausachs, la Sociedad "Material para ferrocarriles y construcciones ferroviarias", la "Compañía anónima de tranvías de Barcelona", "Marcet y Cía.", etc., exponían sus productos la Casa inglesa "Windover and C.º"; "Verhaghen", de Malinas; la "Société Anonyme de Marcinelle et Couillet"; "Kraus y Cía.", de Munich; "Saxby y Farmer", de Londres; "Sociedad Anónima Phoenix", de Haar; "Skoda", de Pilsen; "J. Pohling", de Siegen; la "Ashbury Railway Carriage Iron C.º L.", y otras varias más.

Concluye la Exposición y continúa el trabajo.

En el reparto de premios "La Maquinista" obtenía una medalla de oro, merecido galardón a la calidad de sus trabajos expuestos en la galería de máquinas. Se cerraba la Exposición, con los festejos del 8 y 9 de diciembre, pero el trabajo proseguía en fábricas y talleres.

Aun antes de finalizar el año, el 25 de diciembre, la *Gaceta* publicaba una real orden abriendo concurso para proveer de máquinas al crucero de 7.000 toneladas que se estaba construyendo en el arsenal de La Carraca. Las únicas Casas españolas que contaban con elementos suficientes para arriesgarse en la fabricación de máquinas de tanta potencia, eran la de Portilla, de Sevilla, y "La Maquinista", de Barcelona. Quedaba abierta, pues, entre ambas, una pugna leal.

Los ferrocarriles a fines de 1888 y otros trabajos industriales.

El aumento de trabajo en las construcciones náuticas coincidía con un descenso experimentado en las obras ferroviarias, puesto que las Compañías de ferrocarriles sentían pesar sobre sí los esfuerzos realizados durante la crisis, tal como hemos dejado ya consignado.

El Gobierno español de Sagasta se decidió a prestar su garantía a los ferrocarriles de Puerto Rico que debían comprender, en cinco líneas,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

un total de 546 kilómetros. Pero *Le Figaro,* de París, objetaba la inseguridad para los obligacionistas que se aventurasen en la empresa.

Los negocios de ferrocarriles distaban mucho de ser tales en múltiples casos. Por ello resultaba con frecuencia difícil hallar gentes dispuestas a invertir capitales en ellos. A pesar de esta situación, finalizaba el 1888 con un total de 9.581 kilómetros de vías férreas en explotación en España.

"La Maquinista", que conseguía, a pesar de todo, buenos encargos, no descuidaba los otros ramos de maquinaria. Así vemos que al concluir este año llevaba fabricadas más de 450 turbinas y ruedas hidráulicas de los tipos "Fourneyron", "Fontaine", "Jouval Girard" y "James Thomson", pedidos que le habían cursado desde distintos lugares de Murcia, Aragón y Valencia.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO VII

DEL PROTECCIONISMO Y LA PUJANZA INDUSTRIAL A LA CRISIS DE LOS ALBORES DEL SIGLO XX

(1889-1902)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Desde 1888 hasta 1896 se trabaja sin descanso bajo el impulso del proteccionismo. Al finalizar el 1888, la tendencia hacia el proteccionismo — a pesar de ocupar nuevamente el poder los liberales de Sagasta — parecía abrirse paso claramente. Se esperaba en Cataluña que muy pronto abandonasen los políticos las ideas librecambistas, augurándose días de prosperidad para la industria de maquinaria española "así que prevalezca la favorable reacción que viene afortunadamente acentuándose en bien del trabajo nacional". Después de la Exposición Universal.

En los primeros días de enero de 1889, varios operarios de "La Maquinista" se ocupaban en desmontar la máquina que, durante los días de la Exposición Universal, dió movimiento a la maquinaria expuesta. Había sido adquirida dicha máquina por la Sociedad del alumbrado eléctrico de Mataró. 1889

Entre las recompensas acordadas por el Jurado de la citada Exposición y hechas públicas el 12 de enero de 1889, figuraban — en el ramo de maquinaria — premios concedidos a varias casas inglesas, francesas y alemanas, y a "La Maquinista" por sus generadores de vapor multitubulares. En los talleres de esta última continuó el trabajo para las grandes máquinas de la Marina. El 16 de febrero, ante diversas personalidades de la Sociedad, se fundió uno de los cilindros de mediana presión destinado a una de las máquinas que se construían para los cruceros "Alfonso XIII" y "Lepanto". Estas máquinas, de triple expansión, de 7.800 caballos de fuerza, podían llegar incluso a desarrollar 11.500 en tiro forzado.

Claro está que estos trabajos exigieron cuantiosos gastos de adaptación e instalaciones nuevas en los talleres, de modo que, aunque permitirían en lo sucesivo realizar con mayor facilidad los próximos encargos, mermaban de momento los resultados positivos del balance. En los años siguientes fué posible apreciar las ventajas que tales mejoras reportaron. También otras factorías nacionales se modernizaban al recibir pedidos de la Marina.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La fusión del "Instituto de Fomento del Trabajo Nacional" y el "Fomento de la Producción Española", originaba, en mayo de 1889, el "Fomento del Trabajo Nacional".

Por otra parte, la reforma interior de la ciudad, que proyectaba la apertura de alguna vía tan importante como la Layetana — a costa del carácter del casco antiguo — era aprobada por real decreto de 16 de julio de 1889.

El mundo pintoresco de los inventos.

Dentro del mundo pintoresco de los inventos, que seguía dando muestras de fertilidad, no dejan de resultar curiosos hoy el de un "salvavidas para tranvías" ideado por Ricardo Grases y el "mar-motor", debido a José Sagrera, que, aprovechando las olas como fuerza motriz, elevaba el agua del mar para aplicarla al alumbrado eléctrico.

Repercutían en el extranjero los adelantos técnicos españoles para la navegación submarina. Se consideraba imprescindible la construcción en el puerto de Barcelona de diques secos capaces para buques de 6.000 toneladas. A este propósito se abría una encuesta acerca del sitio en que debieran emplazarse y sobre la conveniencia de establecer, además, un dique flotante.

La grúa flotante del puerto.

Para este mismo puerto "La Maquinista" emprendía la fabricación de una grúa flotante, capaz para elevar pesos de 100 toneladas, a la par que, en el mes de noviembre, comenzaba la fase terminal de las máquinas de los cruceros "Marqués de la Ensenada" y "Alfonso XIII" que serían transportadas a los arsenales correspondientes por la empresa nacional de vapores "Olavarría" (Cifuentes).

1890

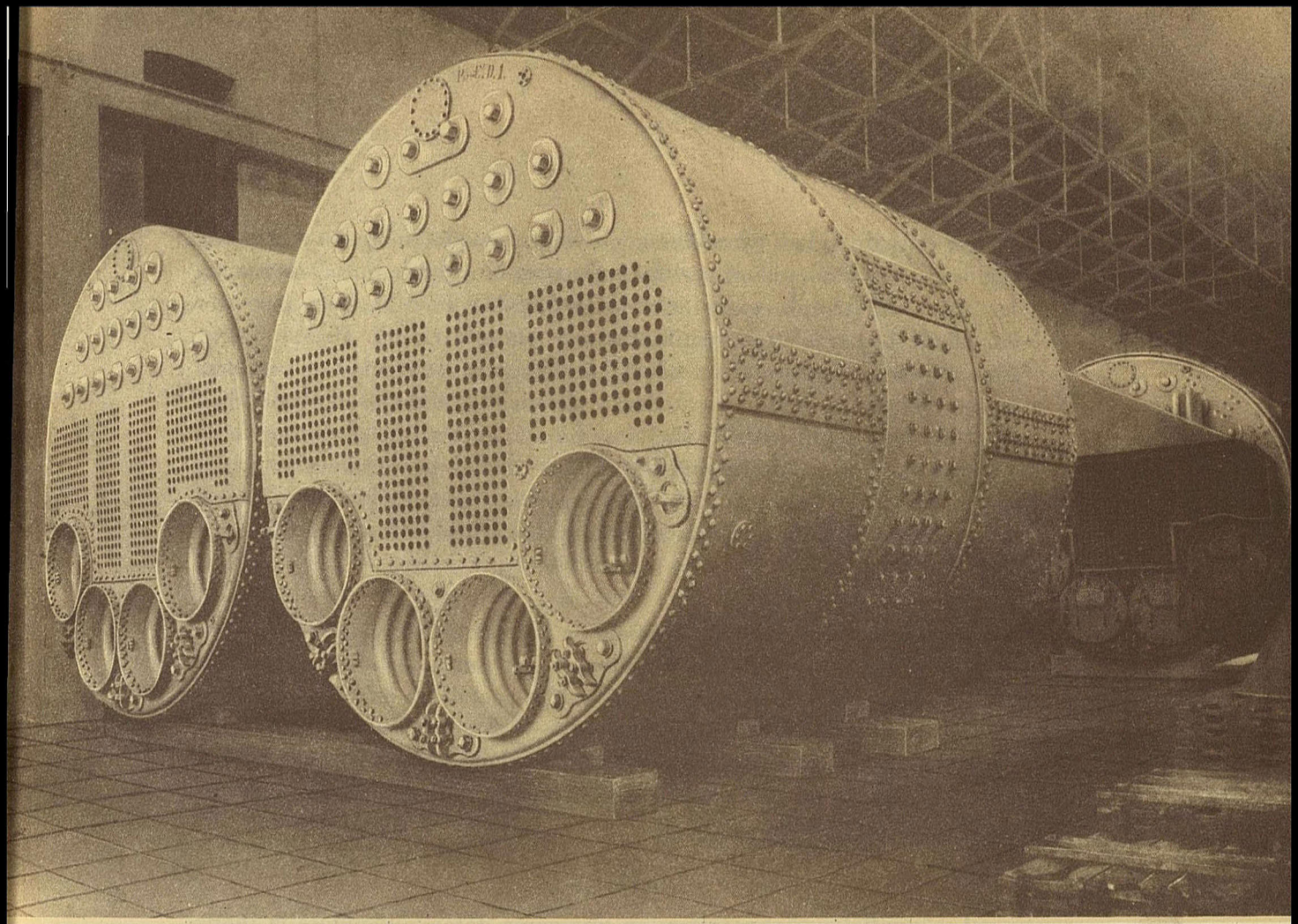
El casco de la grúa flotante fué lanzado al agua el 12 de enero de 1890, con objeto de proceder a su terminación en el propio puerto. Dicha grúa debía ser de gran utilidad para el embarque de las calderas que se construían con destino a los cruceros de la Armada nacional.

Nueva actividad en las líneas férreas.

Mientras la muerte de Amadeo de Saboya, antiguo rey de España, ocurrida en el mismo mes de enero de 1890, motivó encomiosos laudos a su memoria, la cuestión social seguía reflejándose, de cuando en cuando, en algunos chispazos aislados, provocados por elementos anarquistas.

Se experimentaba nueva actividad en las líneas de ferrocarriles que introducían perfeccionamientos en el material, construyéndose también más kilómetros de vía férrea. Por estas fechas, la construcción de loco-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Caldera marina, tipo doble, con ocho hogares ondulados, de 478 m.² de superficie de calefacción, presión de trabajo 9,8 Kg./cm.². Cuatro calderas de este tipo se construyeron para cada uno de los cruceros "Alfonso XIII" y "Lepanto" (1889)

motoras había avanzado tanto que se fabricaban ya algunas de cincuenta toneladas de peso, capaces para el arrastre en horizontal de más de 2.400 toneladas. La empresa del tranvía de Badalona solicitaba del Ayuntamiento barcelonés que se le permitiese la sustitución de la tracción animal por la de vapor. Tal súplica provocó una discusión en el consistorio municipal por significar nada menos que la autorización para que entrara una locomotora más en las calles barcelonesas.

En la línea férrea de Barcelona a Zaragoza, en la que trabajaban unos 7.000 obreros, se hallaba muy adelantada la perforación del túnel de la Argentera, que se debía inaugurar el día 25 de marzo. La "Compañía del ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia" encargaba a "La Maquinista" la construcción del puente sobre el Matarraña, presupuestado en 220.000 pesetas. En aquel momento las máquinas del crucero "Alfonso XIII" se hallaban ya listas para la entrega y se activaba la conclusión de la grúa flotante.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La espiritualidad barcelonesa.

La espiritualidad barcelonesa no había cesado, mientras tanto, de seguir evidenciándose con realizaciones tangibles desde que comenzaron las obras del templo expiatorio de la Sagrada Familia, con proyecto inicial de Lozano, luego rectificado por Antonio Gaudí. Por su parte, Manuel Girona barruntaba desde hacía tiempo la realización de las obras necesarias para concluir la catedral. Iniciados los trabajos el 10 de abril de 1887, bajo el obispado de D. Jaime Catalá, se concluía el cimborrio en febrero de 1890, emprendiéndose, al poco tiempo, la construcción de las torres laterales y anunciándose para mayo la inauguración de la fachada, con asistencia de la Reina regente y de su hijo Alfonso XIII.

Electricidad en los pisos.

En marzo, la "Sociedad Española de Electricidad" cerraba un acuerdo con la Sociedad inglesa "Woodhouse Rawson", de Londres, con objeto de proceder a la instalación de cables metálicos en el subsuelo de las principales calles de Barcelona para la conducción de flúido eléctrico a los pisos. También la "Sociedad Catalana para el alumbrado por gas" anunciaba su intención de establecer en Barcelona una estación central de alumbrado eléctrico.

Reforma arancelaria proteccionista.

Las condiciones económicas en que venía desenvolviéndose la industria, gracias en buena parte al cierre de algún mercado extranjero y a la depreciación sucesiva de la moneda, determinaron la necesidad de una reforma arancelaria. El año anterior se habían propuesto unos aranceles en los que se establecían dos tarifas, siendo la segunda algo inferior a la primera y resultando, en consecuencia, poco beneficiosa para la industria nacional y sólo aplicable a las naciones de trato favorecido.

Las juntas directiva y consultiva del Fomento del Trabajo Nacional se reunieron el 24 de febrero de 1890, dándose lectura al informe redactado en contestación al interrogatorio que se le formuló con motivo de la reforma arancelaria y renovación de los tratados de comercio. Para ultimar todos los trabajos relacionados con este extensísimo informe, se nombró una comisión compuesta por los señores Sardá, Cornet, Puig, Torelló, Cusi, Rivière y Caralt. También el Centro Industrial de Cataluña procedía a redactar su informe que trasladará a Madrid, en marzo.

Los adelantos técnicos en las construcciones náuticas motivaron por entonces una real orden del ministerio de Marina invitando a los industriales a remitir a los Capitanes Generales de los respectivos Departa-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

mentos, catálogos completos y aun muestras de sus productos con la finalidad de adquirir conocimiento perfecto de las posibilidades de la industria nacional con respecto a las construcciones marítimas.

Al propio tiempo, los representantes de las fábricas de hierro de Asturias y Vizcaya y los de "La Maquinista" se reunían en Madrid para llegar a un acuerdo en las materias arancelarias y exponerlo ante la comisión de reforma de aranceles. Pedían que se impusiera un derecho del 35 por ciento del valor para las primeras materias y del 20 por ciento para la maquinaria. Los fabricantes de conservas de Galicia solicitaban la admisión temporal de hojalata extranjera. A este deseo se oponían los diputados vascos y el Fomento del Trabajo Nacional, cuya intervención tendía a conseguir que prevaleciera el sentido protector.

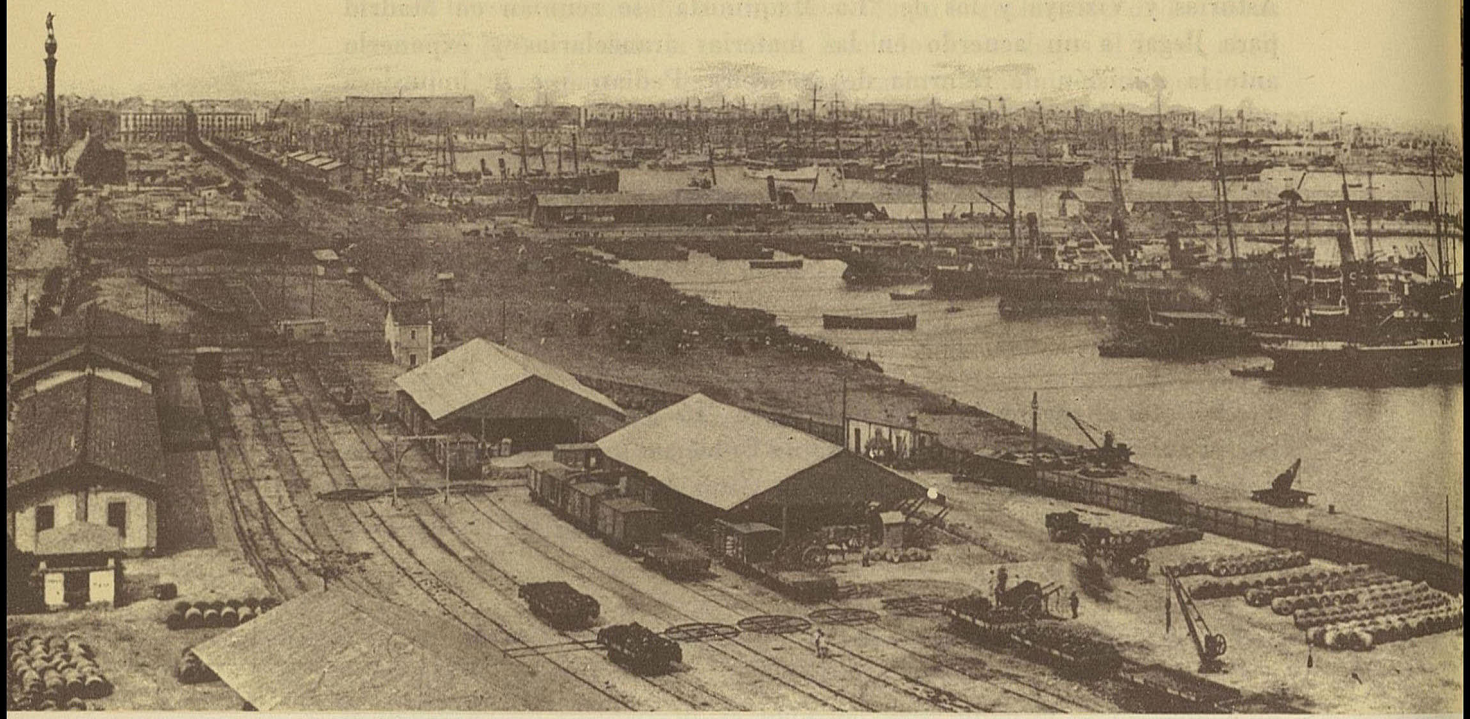
Desequilibrio de capital flotante.

Aunque se reconocía a los talleres de "La Maquinista" una importancia excepcional, todavía la Junta de Gobierno se veía precisada a no autorizar los pagos de dividendos con vistas a nivelar el desequilibrio de capital flotante producido por los cuantiosos gastos que había oca-

Puente sobre el río Matarraña, del Ferrocarril de La Zaida a Reus (1890)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



En 1890 el puerto de Barcelona ofrecía este aspecto y la estatua de Colón, ya sin el andamiaje, presentaba la silueta que la hará característica de las vistas panorámicas de la gran ciudad

sionado la compra de material para las construcciones en curso y las reformas de los talleres. El 17 de marzo se verificaron algunas pruebas parciales de la nueva grúa flotante del puerto de Barcelona, para el embarque de las calderas del crucero "Alfonso XIII", en el vapor "Cifuentes". Para el traslado de estas calderas desde "La Maquinista" hasta el muelle del depósito se emplearon más de veinte caballos. Incluso, debido a su mucho peso, fué preciso tomar medidas preventivas para evitar que se hundiera alguna cloaca.

El haber podido simultanear los conjuntos de las cuatro calderas del "Alfonso XIII" y las cuatro del "Lepanto" — las ocho calderas de mayor potencia fabricadas en España —, con los trabajos ordinarios de la Sociedad, situaba a "La Maquinista" en un plano equivalente a los más afamados talleres del extranjero.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La eterna cuestión arancelaria.

Los proteccionistas y librecambistas del Círculo Mercantil de Madrid libraban en los primeros días de abril de 1890 una verdadera batalla con motivo de la discusión del informe que dicho Círculo había presentado a la Comisión de Aranceles. El documento era radicalmente librecambista y la mayoría de socios del Círculo deseaba que se conciliaran las dos doctrinas.

Por otra parte, la contestación dada por el "Centro Industrial de Cataluña" al interrogatorio formulado sobre los tratados de comercio y la reforma de aranceles abogaba por la no renovación de los primeros y la inmediata revisión de los últimos en sentido proteccionista.

La Fiesta del Trabajo.

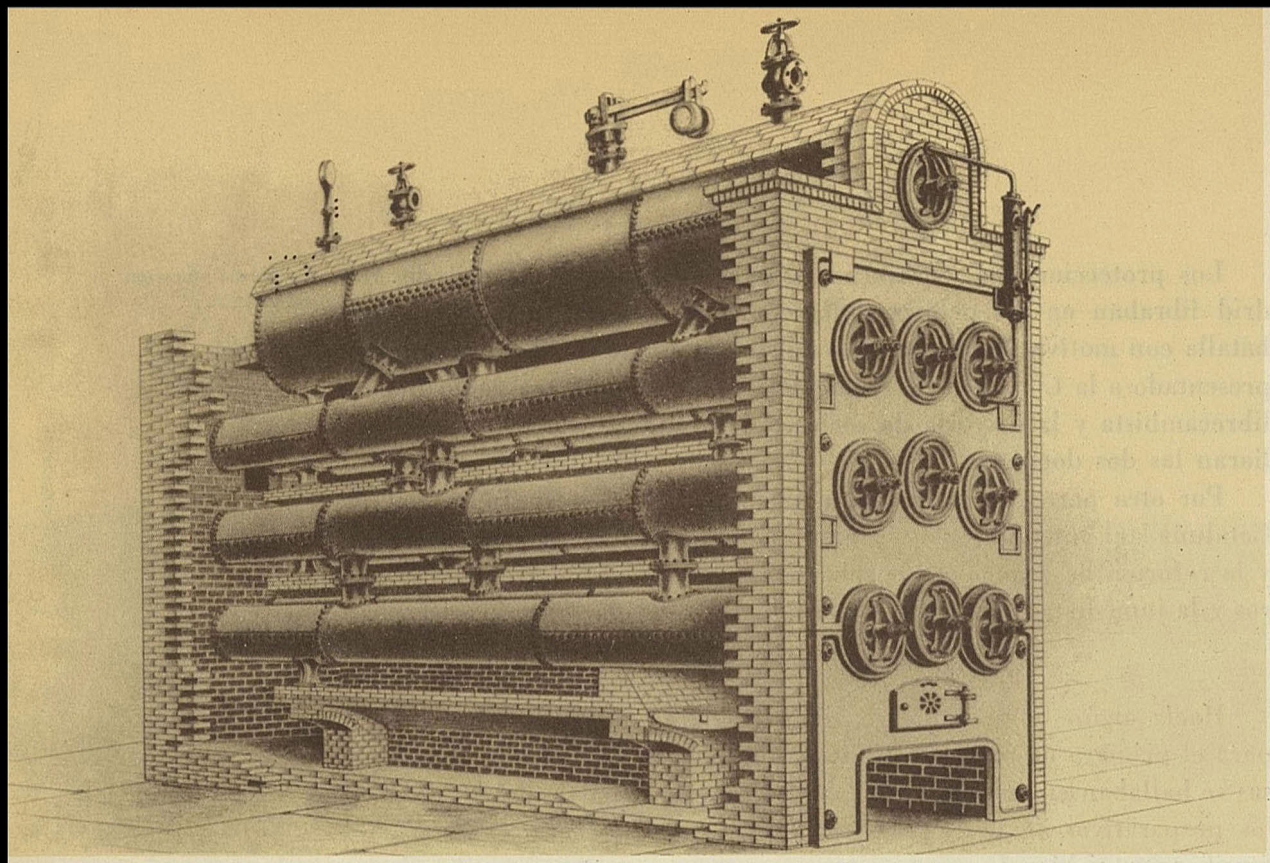
Hacía algún tiempo que se venía preparando una huelga general para el primero de mayo de 1890. Varias sociedades obreras barcelonesas se hallaban en contacto con las de Francia. A partir del 20 de abril los preparativos se intensificaron, si bien los obreros de los talleres de "La Maquinista" y los del "Nuevo Vulcano" se abstuvieron de participar en ellos, manifestándose contrarios a la huelga propuesta.

Al llegar aquel primero de mayo, en que por primera vez se iba a celebrar en España la Fiesta del Trabajo, los obreros de "La Maquinista" acudieron a los talleres pero fueron obligados por los grupos huelguistas a abandonar la labor. Se inició una ola de disturbios y aunque los trabajadores de la Sociedad secundaron la huelga durante los primeros días, lo hicieron

El barco de guerra "Pelayo" en el puerto de Barcelona (1890)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Caldera con un cuerpo cilíndrico y nueve hervidores, construída en 1890

contra la voluntad de la mayoría que pronto prevaleció. De esta forma el movimiento huelguístico no tuvo para "La Maquinista" otras consecuencias que el entorpecimiento, por unos pocos días, del ritmo regular de los trabajos.

Proyectos y realidades.

Restablecida la normalidad en la ciudad, el ingeniero Eduardo Maristany publicó una *Memoria* sobre las reformas y mejoras que podían introducirse en las diversas líneas españolas, de acuerdo con los nuevos inventos y perfeccionamientos técnicos, a fin de conseguir mayor seguridad en su explotación. En dicha publicación se ponía de manifiesto, según Suñol — uno de sus comentaristas —, "la deficiencia deplorable de nuestros ferrocarriles".

Se recababa una vez más del ministerio de Fomento, regentado ahora por el Duque de Veragua, que se reformara o modificara el real decreto de 19 de enero de 1886, que significaba, con la supresión de la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona, un obstáculo opuesto a la continuidad de la industrialización.

Se proyectaba constituir una asociación de fabricantes barceloneses para defender sus derechos contra las sociedades obreras y se discutía, en el Congreso, la proposición de Gamazo al Gobierno para que se reformaran los aranceles en sentido protector.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Sagasta parecía aceptar la proposición de Gamazo. Pero los liberales se hallaban divididos y la inclinación del presidente del Ministerio en favor del proyecto provocó a los pocos días — el 3 de julio de 1890 — la oposición de los propios ministeriales y la dimisión del Gobierno ante la disconformidad de su partido. Por la aceptación de estas medidas protectoras los liberales perdían el poder una vez más.

Cánovas, proteccionista.

El sábado 5 de julio de 1890, a primeras horas de la tarde, juró el nuevo Gabinete, presidido por Antonio Cánovas. Este Gobierno conservador de Cánovas, que a los dos días declaróse proteccionista, tuvo que enfrentarse desde los primeros momentos con graves problemas coloniales y sociales.

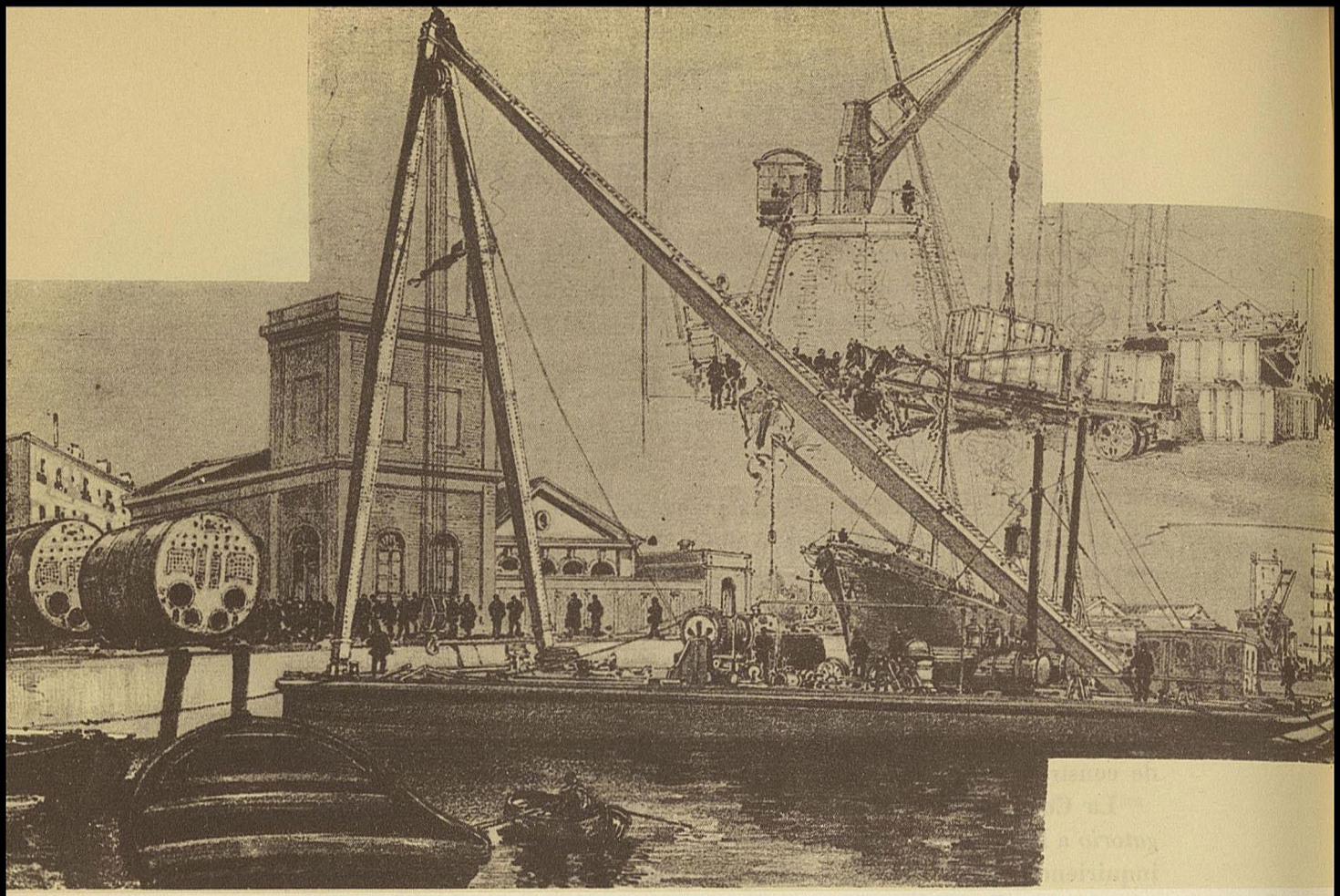
Se esperaba conseguir en el aspecto económico la reforma de los aranceles de importación de maquinaria extranjera, pues se consideraban injustas las tarifas vigentes y se deseaba que la industria nacional de construcción de máquinas pudiera desarrollarse mejor.

La Comisión de Reforma Arancelaria había propuesto un *Interrogatorio* a las diversas Sociedades Económicas de Amigos del País y otras, inquiriendo, como ya vimos, su opinión acerca de las medidas convenientes para la plena aplicación del sistema proteccionista en España. Los constructores de maquinaria se preocuparon de que se informara a su favor. Por su parte, los Directores y la Junta de Gobierno de "La Maquinista" consiguieron el apoyo de varios centros, entre ellos el "Círculo Mercantil de Madrid", cuya disparidad de criterio ya señalábamos. Elevaron incluso su propio informe a la Comisión de Reforma Arancelaria, enterando al representante madrileño de "La Maquinista" de cuantos pormenores fué preciso para que realizara gestiones cerca de la Corte. Resultado de todo ello fué la designación del exdirector de "La Maquinista", Martín de Arolas y Ferrer, para entrar a formar parte de la Comisión Arancelaria destinada al estudio de la reforma de los adeudos de la maquinaria de importación.

La situación española.

La intervención de Alemania, en agosto de 1890, en los asuntos de Marruecos, donde las cabilas parecían dispuestas a atacar Melilla, representaba un nuevo peligro para España, mientras empezaban a señalarse casos de cólera en Tortosa y la epidemia iba en aumento. Para ver de animar el comercio interior, la Sección de Industria del Fomento del Trabajo Nacional designaba una comisión para el estudio de los medios que se juzgaren pertinentes a tal objeto. El tráfico comercial entre España e Inglaterra se incrementaba, superando la exportación a la importación.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Preparativos para el embarque de las calderas construídas por "La Maquinista" con destino al crucero "Alfonso XIII", y grúa flotante fabricada por la misma Empresa (1890)

Los asuntos náuticos seguían acaparando la mayor parte de la atención general. El informe emitido por la Junta técnica de Cádiz, desfavorable al submarino de Peral, llegaba a motivar el 24 de agosto una manifestación de protesta frente al ministerio de Marina.

Otra de las medidas del Gobierno de Cánovas fué la publicación de un real decreto por el que se restablecían en Barcelona los estudios para ingenieros industriales y arquitectos, con lo que se satisfacía el reiterado anhelo de la ciudad. En septiembre recibía el título de ingeniero, entre otros, José Serrat Bonastre.

González Solerio, Gobernador civil de Barcelona, haciéndose eco de otro de los deseos de la industria ciudadana, solicitaba del ministro de Fomento por aquellas mismas fechas, la pronta resolución del expediente para adquirir un dique flotante para el puerto.

El túnel de la Argentera, concluído.

Aunque sin excesivo entusiasmo las realizaciones ferroviarias se exteriorizaban en un período de nueva actividad. A fines de agosto quedaba libre de andamios, ascensores y artefactos el túnel de la Argentera

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

en la línea del ferrocarril directo de Barcelona a Madrid. Estaban concluídos sus 4.040 metros de longitud, cruzándolo una locomotora, por primera vez, el 7 de septiembre. Se confiaba poder terminar en breve la línea hasta Marsá-Falset para abrirla al servicio público. Y así fué antes de que finalizara el año.

Las máquinas y calderas del "Lepanto".

Al mes siguiente recibía "La Maquinista" del ministerio de Marina, mediante concurso, el encargo de una máquina de 2.500 caballos para uno de los cañoneros torpederos que construía, en La Graña, "Vila y Cía.". Al propio tiempo daba por concluídas las máquinas y calderas del crucero "Lepanto" y realizaba los preparativos para su traslado y embarque. Máquinas y calderas, en todo iguales a las del "Alfonso XIII" concluídas el año anterior, pesaban unas 876 toneladas métricas y debían imprimir al buque una marcha de 18 $^{1}/_{2}$ millas marinas, o sea 38 kilómetros por hora.

El Gobierno exigía ahora, con la entrega de las máquinas, la de 50 álbumes en que se reproducían los planos de las mismas, con destino a las dependencias marítimas del Estado y a los buques, a fin de que, en caso de avería, pudiese ser reparada con facilidad. "La Maquinista" conserva estos álbumes con orgullo, pues son un verdadero tesoro.

La "Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona" se reunía en Junta general, el 4 de octubre de 1890, con objeto de aprobar un proyecto de adaptación de palabras técnicas al español. La técnica española no cesaba en sus progresos.

El transporte de las calderas del "Lepanto", comenzado el 6 de octubre en un carromato tirado por catorce mulos, desde los talleres hasta el muelle de la Casa de Máquinas para su embarque en el "Cifuentes", despertaba la curiosidad pública al tenerse que ir colocando placas de hierro sobre el pavimento para evitar hundimientos. Y coincidía con los primeros rumores de que el Gobierno español se disponía a seguir protegiendo a "La Maquinista" encargándole otras máquinas todavía mayores: dos máquinas de 15.000 caballos para otros tantos cruceros del Estado.

Los obreros de "La Maquinista".

Si bien la cuestión del obrerismo afectaba de raíz a numerosas industrias, "La Maquinista" había conseguido soslayarla y aun superarla con sabias medidas. De tal modo que los obreros de la Sociedad se sentían solidarios de la Casa y se complacían en su prosperidad. Se podrían citar ejemplos tan claros de esta actitud como el documento que con-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

juntamente elevaron a los poderes del Estado, a través del Gobernador civil, agradeciendo la adjudicación de encargos oficiales a la Empresa.

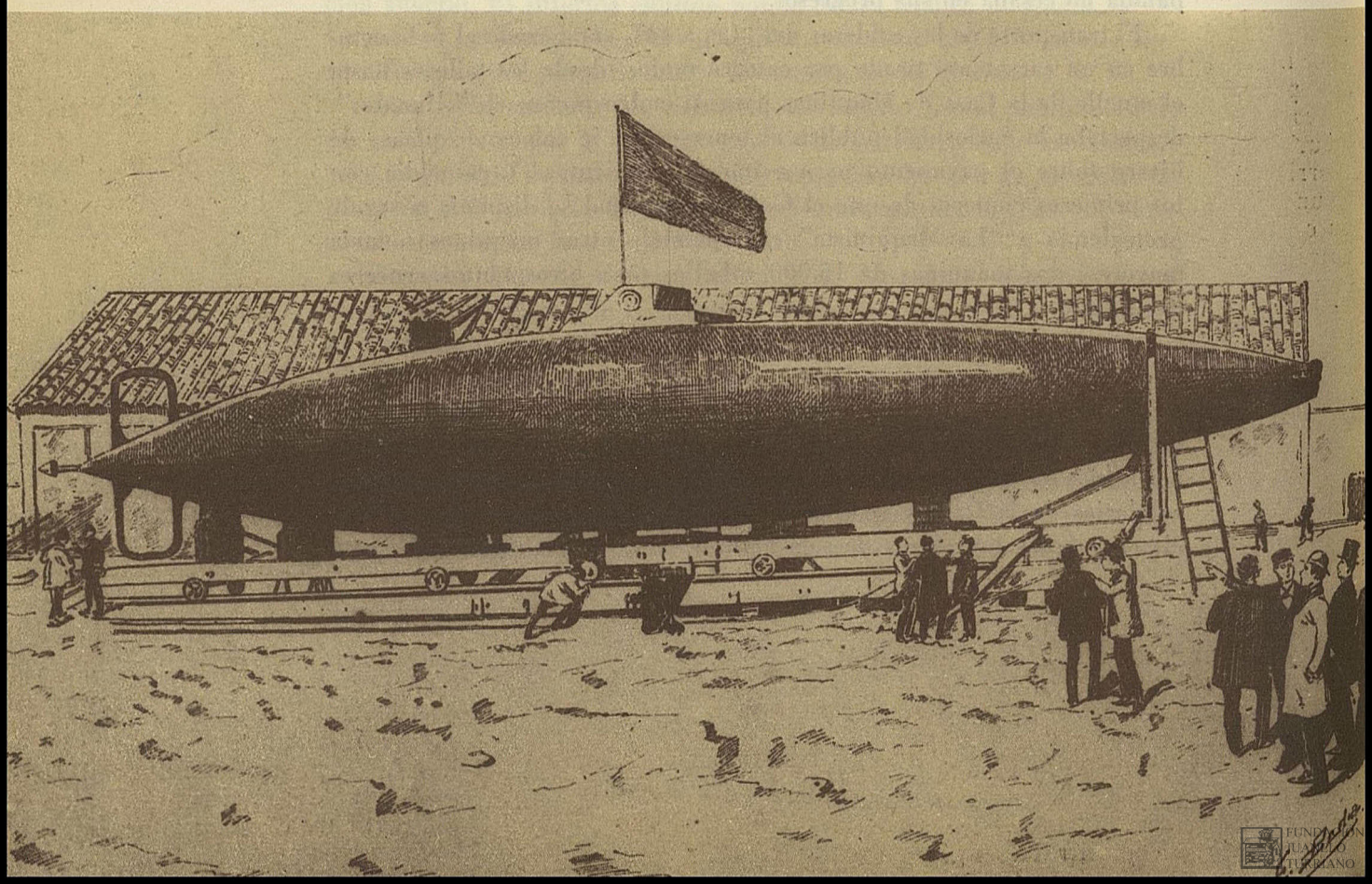
Sabían que el trabajo era fuente de bienestar para ellos y sus familias y en él cifraban sus aspiraciones, recordando su actitud pasiva y aun contraria ante los movimientos huelguistas.

Las máquinas del "Princesa de Asturias" y las del "Cataluña".

La concesión a "La Maquinista" de las máquinas de 15.000 caballos destinadas a los cruceros "Princesa de Asturias" y "Cataluña" — que se construían en La Carraca y El Ferrol —, presupuestadas en 3.675.000 pesetas y en 3.525.000 pesetas respectivamente, causó, a mediados de octubre, no sólo gran alegría entre los operarios de la Sociedad, sino incluso entre los industriales barceloneses, quienes acudieron al Gobernador civil para testimoniarle su agradecimiento por las gestiones realizadas en favor de la Empresa. Les parecía que había alcanzado la madurez de su capacidad constructiva y consideraban sus éxitos como propios y demostrativos de las posibilidades de la industria del país.

El Fomento del Trabajo Nacional cursó sendos telegramas de felicitación al ministro de Marina y al presidente del Consejo de ministros. Los proteccionistas todos de España saboreaban el triunfo de su ideología después de tantos años de pugna.

Dibujo representando al submarino "Peral" (1890)



El fin del predominio librecambista.

La Comisión de Reforma Arancelaria del Fomento del Trabajo Nacional celebró en Barcelona, el 29 de octubre, una reunión encaminada a informarse de los trabajos realizados en Madrid por sus delegados y cambiar impresiones sobre los acuerdos que votó la Comisión Informadora. Pocos días después, el 21 de noviembre, reunida la Junta de Gobierno de la Sociedad, José M.ª Cornet y Mas resumía sus trabajos en el seno de la Comisión de Reforma Arancelaria, hasta conseguir que en las conclusiones de noviembre, el segundo grupo de las cuales comprendía el apartado del hierro y acero, se aprobaran tarifas más elevadas para la importación de maquinaria en general, recibiendo, por tal motivo, la felicitación entusiasta de sus amigos de "La Maquinista".

El real decreto, firmado poco después por la Reina regente, derogando la famosa "base 5.ª" arancelaria de 1869 y ratificando el aumento de los derechos de importación de diversos artículos, de acuerdo con las decisiones de noviembre formuladas por la Comisión de Reforma Arancelaria, significaba el fin del predominio librecambista en los destinos económicos de la nación.

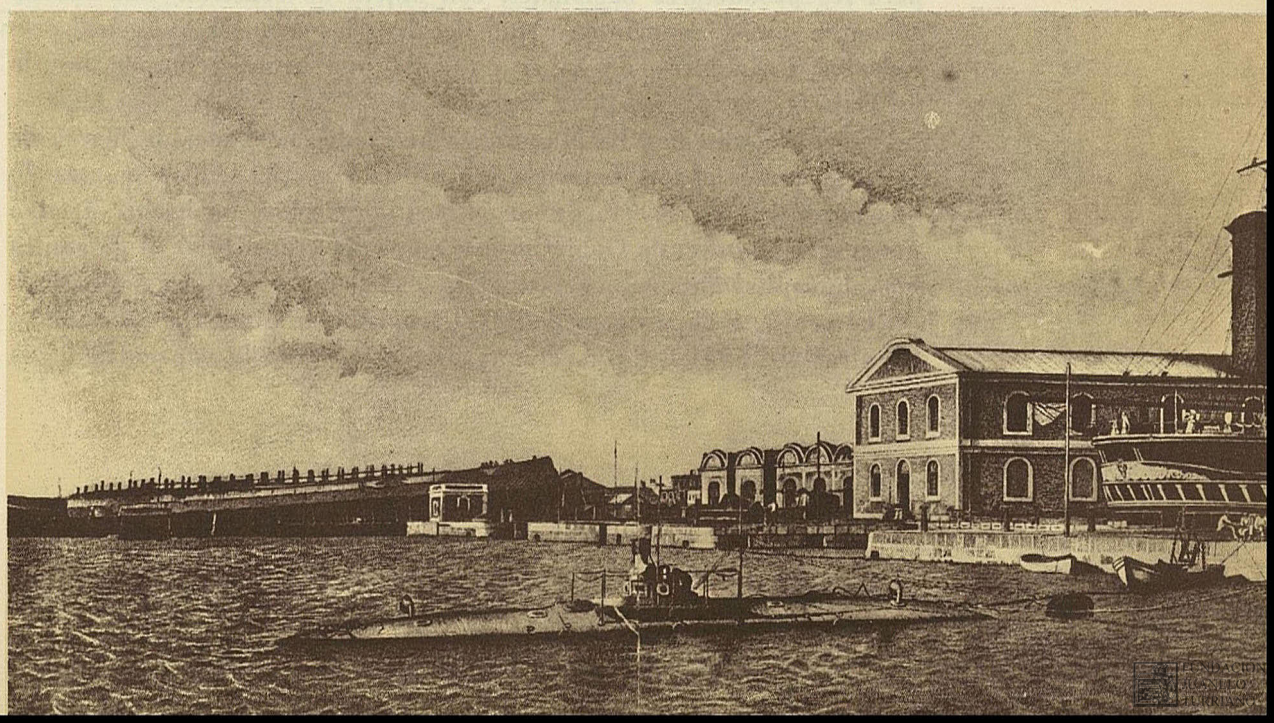
No es de extrañar, pues, que en Cataluña y en Vizcaya fuese recibido con verdadero júbilo y que incluso los núcleos cerealistas castellanos participaran de esta misma satisfacción. El Alcalde constitucional de Barcelona, Juan Coll y Pujol, en representación del Ayuntamiento, se apresuró a testimoniar por telegrama un respetuoso homenaje de gratitud a Su Majestad, que publicaron los periódicos del primero de enero de 1891.

1891

Denuncia de tratados de comercio.

Las tendencias proteccionistas de España chocaron con la propia ideología imperante en Francia, que denunció su tratado de comercio con España por considerar que la protección de la agricultura francesa exigía esta medida.

Grabado con el submarino "Peral" en el Arsenal de la Carraca (1891)



La respuesta del Estado español a la medida francesa no se hizo esperar. El 25 de enero de 1891 había denunciado ya el tratado de comercio con Inglaterra y se disponía a hacer lo propio con los que existían con otras naciones. La visión económica predominante implicaba la anulación de acuerdos tomados bajo otras tendencias.

Las corporaciones de la isla de Cuba gestionaban también cerca del Gobierno de Cánovas la aprobación de un proyecto financiero y mercantil que, en su sentir, resolvería las cuestiones pendientes con la metrópoli.

Inglaterra, alerta.

Inglaterra parecía en febrero dispuesta a interesar capital en las minas de hierro del sur de España, con propósito de arruinar a los industriales mineros del distrito bilbaíno. Se exhortaba a los fabricantes de hierro ingleses a no comprar mineral del norte de España, fundándose en que era más caro, de clases inferiores a "*las de otras épocas*". De este modo, advertía un comentarista que los cincuenta millones de pesetas que valía el mineral exportado pasarían a depender, en buena parte, de los ingleses a no ser que lo impidiese el capital español, destinando los minerales del Levante a la industria siderúrgica nacional.

Subastas de la Marina.

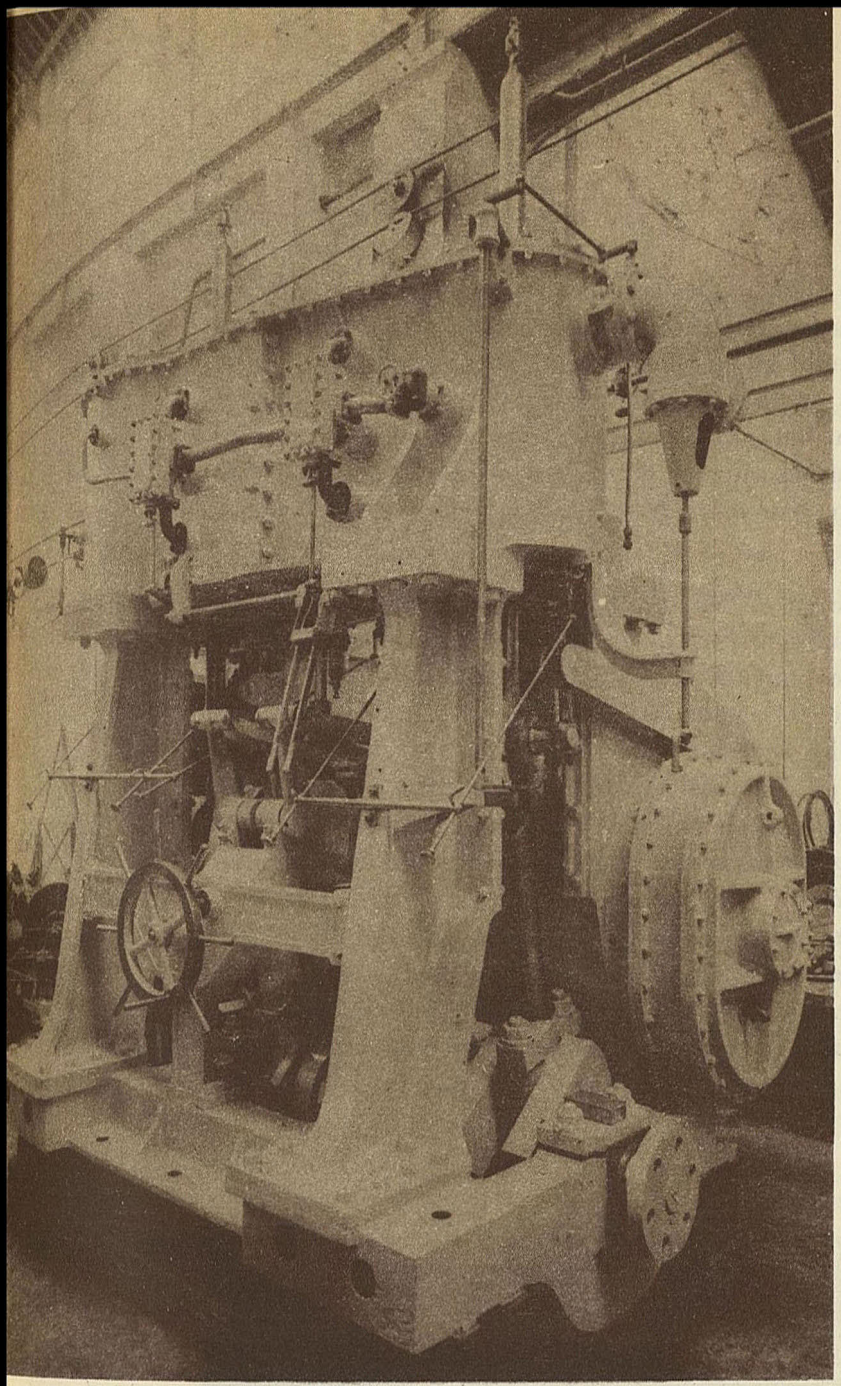
Ante la alternativa de favorecer a la industria nacional o hacer economías, en ocasión de la subasta para construir un buque de combate de 9.000 toneladas, el ministro de Marina, general Beranger, se manifestó dispuesto a permitir que las casas extranjeras entraran en el concurso, bonificando a las nacionales con un tanto por ciento a designar por el Consejo de ministros.

A mediados de marzo se resolvía además a convocar un concurso para los productores nacionales, con objeto de construir una lancha cañonera, en el momento en que llegaban las primeras noticias, procedentes de Londres, de haber estallado una insurrección en la isla de Cuba.

En el balance de "La Maquinista" cerrado en el mes de marzo de 1891 se aumentaba el beneficio, que llegaba a 199.111'89 pesetas, lo que permitiría el reparto de 60 pesetas por acción, no hecho efectivo por juzgar la Junta de Gobierno que convenía aún nivelar el desequilibrio de capital flotante.

El proyecto del crucero de 9.000 toneladas originaba en el Senado, mientras tanto, el 8 de abril, una discusión sobre la capacidad de la

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor "Compound", tipo vertical con condensador de superficie, bomba de aire, de alimentación y de sentina, destinada al buque mercante "Cartagena", de 500 C. V. de potencia (1891)

industria española. Botella anunció que se pensaba conceder a la industria nacional una prima de un treinta y seis por ciento sobre la industria extranjera e impugnó dicha idea. Le contestó Beranger defendiendo la industria naviera nacional y elogiando sus adelantos, pero negó que se hubiera pensado en otorgarle una prima tan elevada aunque en España el coste de una tonelada era de 2.500 pesetas, en tanto que en el extranjero no ascendía a más de 1.700 pesetas.

Por fin, la construcción del nuevo crucero fué concedida, el 17 de abril, a la Casa "Vea-Murguía", de Cádiz, por el presupuesto de diecinueve millones de pesetas, del que se rebajaron primero 400.000 pesetas, por considerarlo caro la opinión pública, hipotecándose además como garantía los astilleros y quedando, después, reducido al precio de 18.350.000 pesetas.

Reglamentaciones del trabajo de la mujer y de los niños.

Paralelamente se tendía a la reglamentación del trabajo de las mujeres y de los niños. El proyecto de reglamento del trabajo de la mujer, aparecido en la prensa del 28 de mayo de 1891, y el del trabajo de los

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

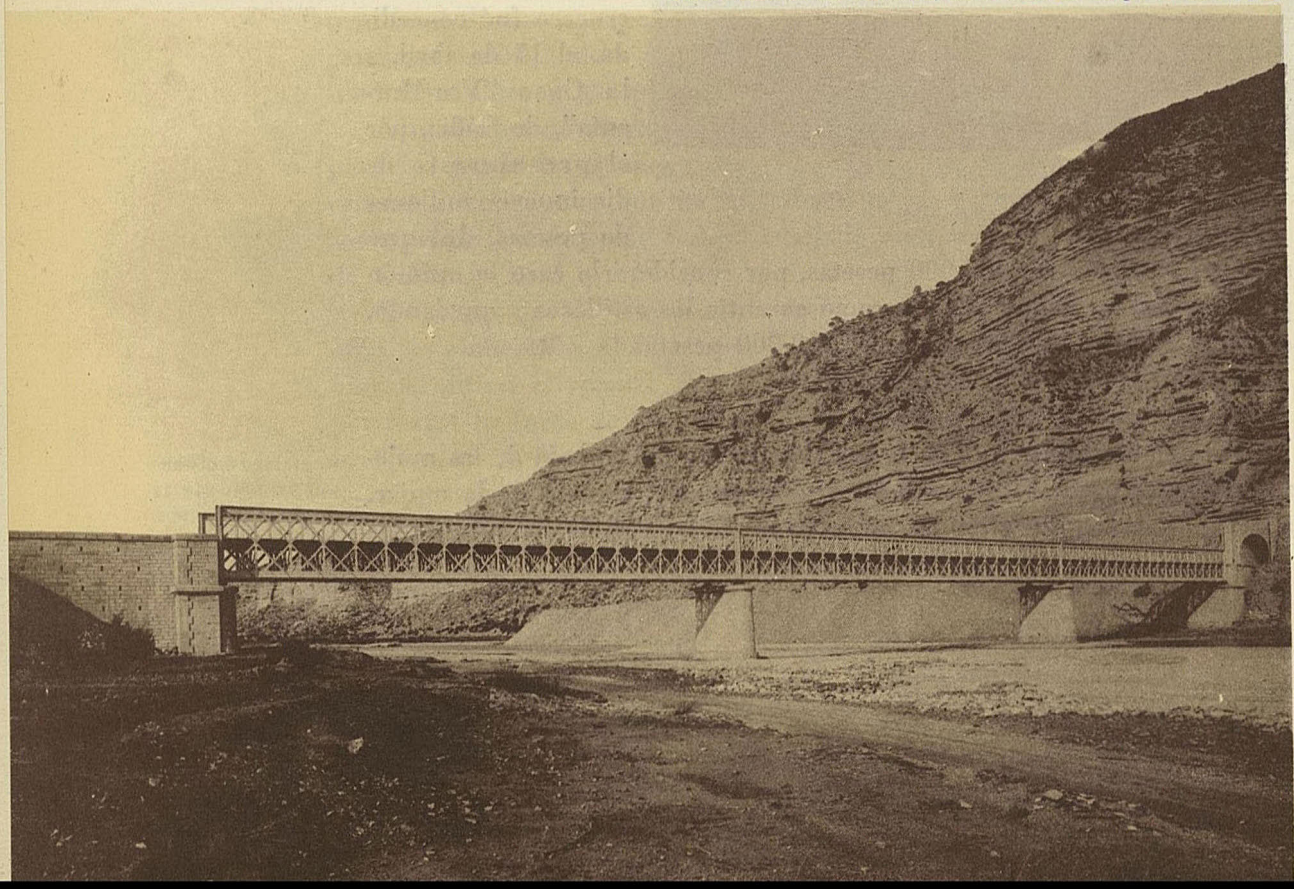
niños, publicado al día siguiente, establecían la prohibición del trabajo nocturno a las chicas menores de 18 años; la jornada máxima de diez horas para las comprendidas entre los 16 y 23 años; la prohibición de emplear a las mujeres en faenas subterráneas, y también en labores pesadas en los días inmediatos al parto. Los niños menores de diez años no podían ser empleados en ninguna clase de trabajo industrial y, hasta los catorce años, sólo podían trabajar seis horas diarias como máximo.

Las grandes industrias catalanas.

Planteada de nuevo en el Senado, mediado ya el mes de junio, la cuestión de la capacidad constructiva de la industria naviera nacional, se enzarzó una polémica entre Maluquer, defensor acérrimo de la misma, y Botella, quien dirigió en sus discursos algunos cargos contra "La Maquinista". El periódico barcelonés *La Vanguardia* creyendo que, una vez más, la discusión procedía del desconocimiento que algunos senadores tenían de los progresos de la industria catalana, se ofreció a publicar una serie de artículos acerca de los diversos establecimientos industriales de la región.

Inició esta serie de artículos, englobados bajo el epígrafe de *Las grandes industrias catalanas*, un resumen histórico de "La Maquinista Terrestre y Marítima", publicado el 20 de junio. Comenzaba doliéndose del desconocimiento del valor de la industria nacional para las construcciones navales. Desconocimiento no ya por parte del vulgo sino

Puente sobre el río Matarraña, en la línea de Samper a Reus (1891)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

por altos funcionarios del Estado — por los ministros de Hacienda o de Fomento incluso — a los que en más de una ocasión había sido preciso conducir a una fábrica determinada para que se convencieran de que se estaba fabricando en España lo que ellos juzgaban todavía como un producto exclusivo del extranjero.

Y recordaba que "La Maquinista" llevaba construídos turbinas o motores hidráulicos por un total de 30.000 caballos de fuerza; generadores o calderas por un conjunto de 45.000 caballos y 400 máquinas de vapor fijas, con un total de 25.000 caballos de fuerza. Que los tramos de puentes metálicos construídos pasaban de seis kilómetros de longitud, correspondiendo las dos terceras partes a compañías ferroviarias. Y que las treinta calderas para la Marina de guerra y las cincuenta para la mercante, fabricadas antes de recibir los últimos encargos para los grandes cruceros, sumaban más de 15.000 caballos. Y añadíanse a estas cifras otros numerosos pedidos, a algunos de los cuales nos hemos referido ya en las páginas anteriores.

Éxitos y contratiempos.

Tres fábricas españolas — las Sociedades "Altos Hornos" y "Vizcaya" de Bilbao y "La Felguera", de Asturias — producían muy buenos aceros para la industria nacional que con tesón defendía en el Senado el senador catalán José Maluquer. Como uno de los primeros resultados de la campaña emprendida en favor de la industria, cabe contar la visita que hizo a los talleres de "La Maquinista", el 27 de junio, el Gobernador civil de la provincia.

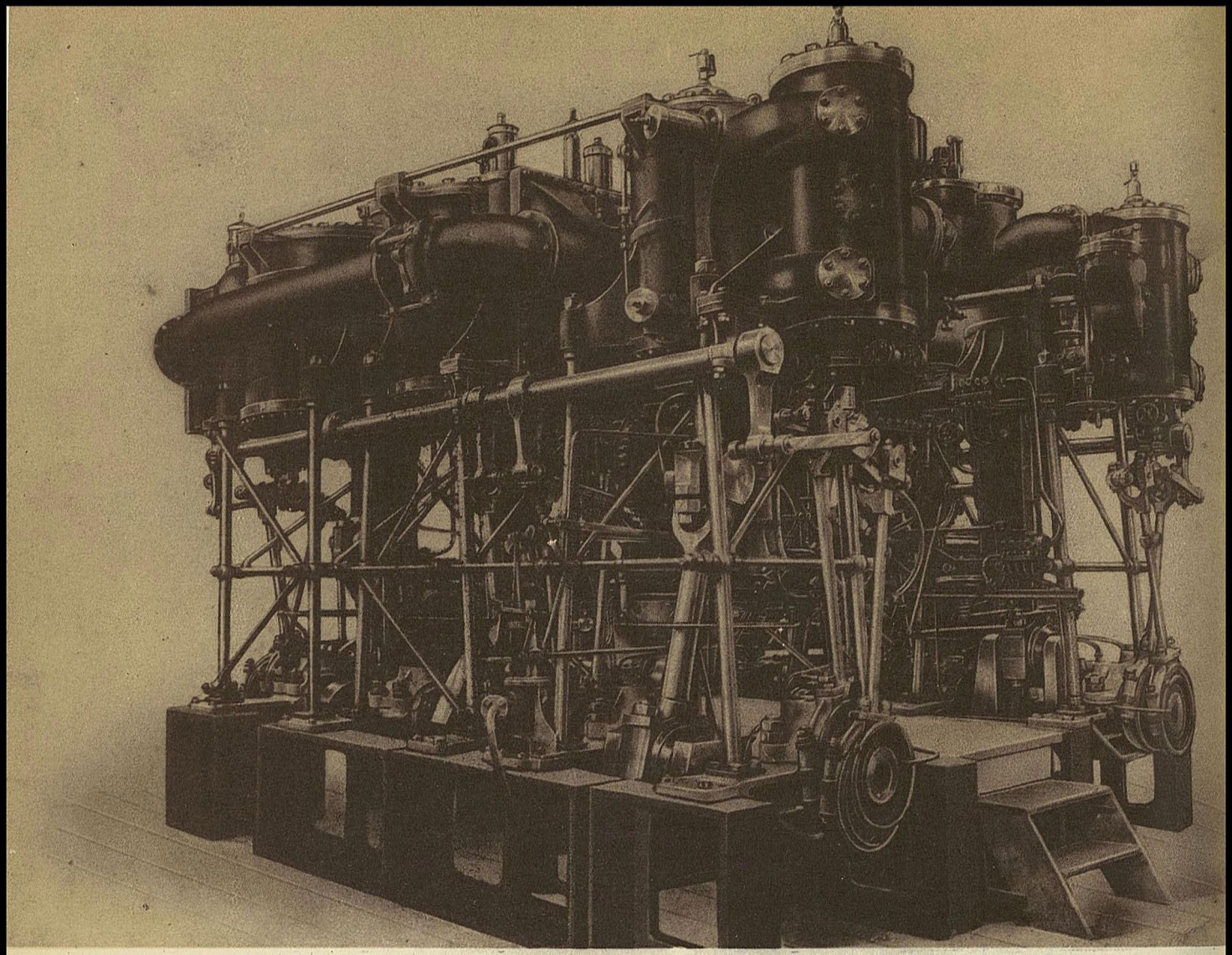
El tratado de comercio negociado en estos momentos entre España y los Estados Unidos, provocó comentarios en la prensa extranjera, considerándosele funesto para el comercio de nuestro país con las Antillas. Mal se podrían defender por este procedimiento las posesiones de Ultramar. Muy pronto los comerciantes e industriales españoles iniciaron sus protestas, reuniéndose el Fomento del Trabajo Nacional, el 19 de agosto, para preparar una magna concentración de protestatarios.

Así las cosas, la industria privada, en un momento floreciente, estaba creando instalaciones grandiosas y proporcionaba a los talleres de maquinaria buen acopio de encargos.

Lo que faltaba conseguir.

A pesar del esfuerzo gigantesco realizado por las casas constructoras españolas, forzoso es reconocer que éstas no alcanzaban el nivel de muchas extranjeras. Se las había protegido durante los últimos tiempos, pero ello no era suficiente para dar un salto rápido recuperando lo perdido en tantos años de contrariedades.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor, vertical, de triple expansión, con condensador de superficie, bomba de aire, de alimentación y de sentina, de una potencia conjunta de 2.600 C. V., destinada a los cañoneros-torpederos "V. Yáñez Pinzón" y "Galicia" (1892)

Cuando "La Maquinista", la casa sevillana "Portilla" y los "Astilleros del Nervión" se disponían a participar en el concurso que se anunciaba en el mes de octubre con vistas a la adjudicación de las máquinas de 15.000 caballos de fuerza destinadas al crucero "Cardenal Cisneros", la muerte arrebataba a la primera de dichas empresas, el día 5 de octubre, a Félix Maciá y Bonaplata, vocal de su Junta de Gobierno desde el año 1866.

La industria metalúrgica y las Compañías de ferrocarriles.

El 23 de noviembre de 1891 tuvo que reorganizar Cánovas del Castillo su Gabinete. A los pocos días de renovado, los diputados y senadores de las Provincias Vascongadas y de Asturias, visitaron al ministro de Fomento — Aureliano Linares Ribas — y al de Gobernación — Elduayen — para solicitar el amparo de la industria metalúrgica española

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

contra las compañías de ferrocarriles que importaban materiales extranjeros con franquicia. Bastaba que alguna de éstas obtuviera este trato de favor para que, burlando las leyes, en vez de limitarse a importar para sí misma, concertara tratos con otras e importara para ellas.

El fraude que de este modo se cometía a la aduana y los perjuicios infligidos a la industria nacional eran de consideración. A estas representaciones se unió la de Cataluña — de la que formaba parte Cornet y Mas — a principios de diciembre de 1891. Se solicitó que se modificaran los derechos de importación sobre los hierros y maquinaria y que se suprimiera la franquicia de que gozaban algunas líneas para ver de concluir de una vez con los abusos que se cometían.

No obstante, algunas Compañías extranjeras, como la "Compagnie centrale de chemins de fer et de tramways en Espagne" domiciliada en Bélgica, daba el ejemplo prefiriendo encargar sus vagones en Barcelona, donde se hallaba instalada la Sociedad "Material para ferrocarriles y construcciones" que había acreditado a satisfacción sus trabajos.

Los aranceles proteccionistas de 31 de diciembre de 1891.

Puestos, por fin, en vigor los nuevos aranceles de 31 de diciembre de 1891, se establecían en ellos las tarifas siguientes:

	Pesetas plata	
	Tarifa 1.ª	Tarifa 2.ª
Carbones minerales y cok (tonelada)	3'00	2'50
Hierro fundido (100 kilos)	2'40	2'00
Acero, en lingotes	6'00	5'00
Piezas grandes para puentes, armaduras, etc. (100 kilos)	20'40	17'00
Máquinas agrícolas (100 kilos)	18'20	14'00
Motores de todas clases (100 kilos)	21'60	18'00
Locomotoras, locomóviles y marinas (100 kilos) .	33'60	28'00
Las demás máquinas y piezas (100 kilos)	24'00	20'00
Placas giratorias (100 kilos)	18'00	15'00
Embarcaciones de hierro o acero (tonelada) ...	30'00	25'00

Precisaba todavía el Gobierno de la reorganización administrativa para librarse de apuros económicos y sanear sus presupuestos. Con la puesta en vigor de estos aranceles no concluyeron aún las zozobras de los industriales. Se cernía sobre ellos el peligro de los tratados de comercio en los que se concedían tarifas de favor que neutralizaban los efectos que pudieran derivarse de la recta aplicación del arancel.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Mientras tanto, el tratado de comercio con los Estados Unidos, ante el cual la opinión pública exteriorizó su disconformidad, debía ser so-
1892 metido a la aprobación del Congreso, a fines de enero de 1892, esperándose que sería derogado. Pero coincidió este hecho con la ruptura de las negociaciones comerciales entre España y Francia, ya que a ello equivalía el sistema arancelario modificado por ambas partes. La depreciación de la peseta empezó a alarmar al comercio.

Fallece Nicolás Tous y Mirapeix.

En tales circunstancias, el 13 de marzo de 1892, falleció Nicolás Tous y Mirapeix, después de una vida de infatigable laborar al servicio de "La Maquinista". Su entierro, verificado el día 15, fué una verdadera manifestación social de duelo. Figuraron en el cortejo las autoridades, gran número de amigos e industriales y la mayor parte de los 1.500 obreros y empleados de la Sociedad.

En días sucesivos se publicaron diversos artículos necrológicos en *La Vanguardia, Renaixensa, Cruzado* y otros periódicos barceloneses, recordando las virtudes y talento industrial del finado, su sobriedad y modestia, que hicieron que fuese un padre para sus obreros y contribuyó poderosamente a que los efectos de los disturbios sociales apenas se sintieran en la Sociedad de la que fué, durante tantos años, director. Solía decir que "*la industria no vive del negocio del día, sino del crédito de siempre*" y de él se cuentan varias anécdotas curiosas que reflejan su carácter franco y sencillo, apreciado sin reservas por sus subordinados.

La Junta de Gobierno de "La Maquinista" reunida en sesión el 26 de marzo, dedicó un sentido recuerdo al finado y acordó no cubrir su vacante. De momento, continuaría la dirección de la Sociedad a cargo de los Tous y Cornet.

En el balance se mantenía el beneficio del año anterior y los negocios seguían buen camino. Por su parte Cornet y Mas, diputado por Manresa, realizaba gestiones para que no desaparecieran de las aduanas los laboratorios dirigidos por ingenieros industriales.

Quiebras en los astilleros.

En abril el Consejo de Marina acordaba pagar a "La Maquinista" el último plazo de las máquinas de los cruceros "Alfonso XIII" y "Lepanto", rumoreándose que dicha Sociedad entraría a formar parte del sindicato que iba a encargarse de los "Astilleros del Nervión".

Mientras los industriales siderúrgicos bilbaínos y "La Maquinista" conferenciaban, a fines de mes, con Cánovas del Castillo proponiendo que fuese anulada la orden de devolución de los derechos de importación de material para buques, caso de que quedasen definitivamente abo-

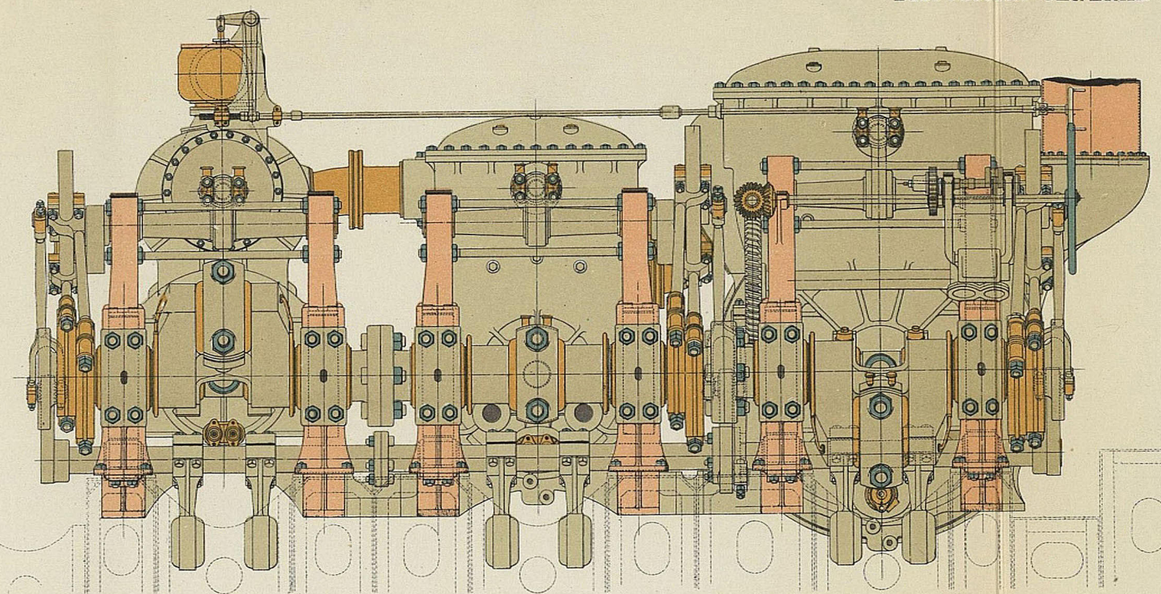
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Máquinas de los Cruceros PRINCESA DE ASTURIAS Y CATALUÑA.

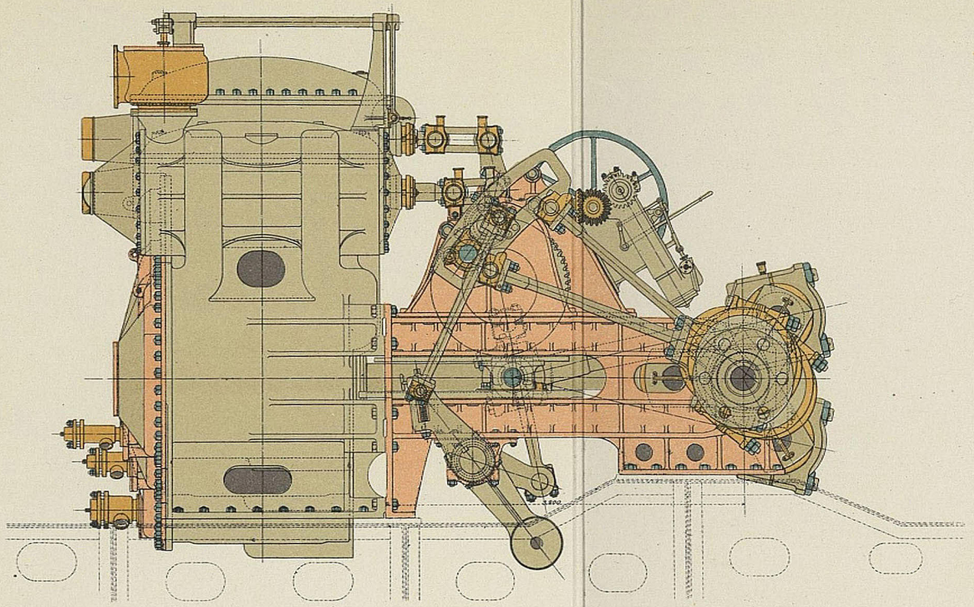
DE 10,500 CABALLOS INDICADOS TIRO NORMAL Y 15,000 TIRO FORZADO.

DISPOSICIÓN GENERAL DE UNA MÁQUINA.

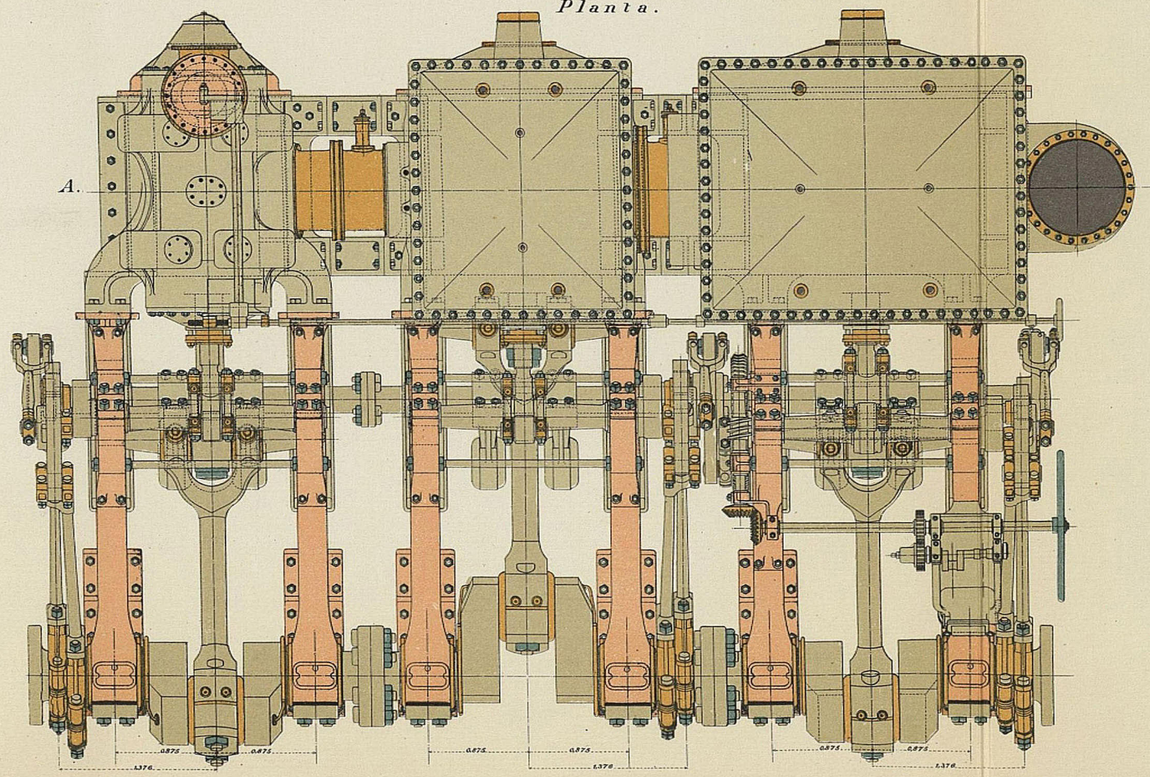
Elevación.



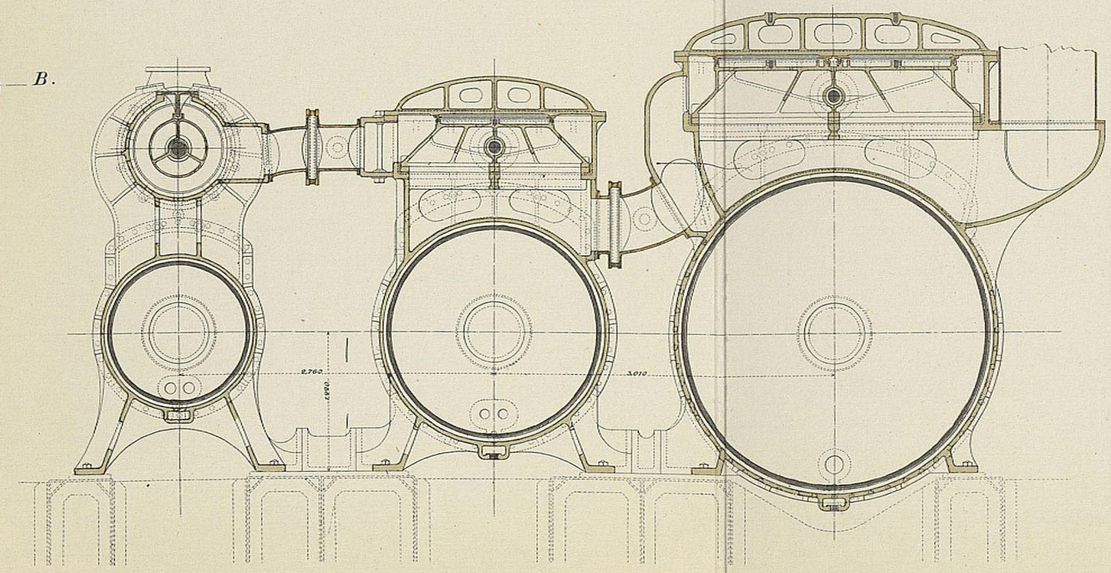
Proyección Interal.



Planta.



Sección por A. B.



COMPROBADO
El Ingeniero Jefe de 2ª clase de la Armada
INSPECTOR DE LAS OBRAS
Manuel Rodriguez

La Maquinista Terrestre y Maritima – Barcelona

Sole r G.º

Litografia de M. Martí Camara

FUNDACIÓN JUANELO TORRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

lidas las tarifas gratuitas para el material de ferrocarriles, se anunció la quiebra de los "Astilleros del Nervión" — ya esperada — y la de la Casa "Vea-Murguía", de Cádiz.

La noticia produjo un efecto terrible. El Estado se iba a encargar de los "Astilleros del Nervión", cuyo pasivo ascendía a 5.500.000 pesetas. Sólo Martínez Ribas era acreedor por la mitad de dicha cantidad, y existían varios acreedores más de importancia. El comandante de Marina requirió el auxilio de la fuerza armada para aumentar la vigilancia en los Astilleros que, en adelante, trabajarían por cuenta del Estado. La quiebra de "Vea-Murguía" se desmintió poco después.

Una huelga que fracasa.

A mediados de junio se produjeron en Barcelona nuevos disturbios, promovidos por la clase obrera, preconizando una huelga cimentada en la libertad de contratación. Los obreros de "La Maquinista" se resistieron a secundarla. El día 16 el Capitán general, Blanco, presidió un consejo de guerra que se celebró contra cinco individuos que habían ejercido coacciones sobre los operarios de la Sociedad citada para obligarles a abandonar el trabajo.

Este acto — que nos indica de nuevo el interés de los agitadores para hacerse con la piedra básica de un elemento obrero tan adicto a su Casa como el de "La Maquinista" y, en consecuencia, resorte imprescindible para sugestionar la opinión pública —, determinó que decreciera inmediatamente la agitación, de tal forma que, al día siguiente, pudo darse por concluída la huelga y fracasada la intentona.

Visitas y actividades.

El Gobernador civil, Sánchez de Toledo, acudió en el mes de agosto por dos veces — los días 19 y 30 — a visitar los talleres de "La Maquinista". La segunda vez, acompañando a Muro, exministro de Estado. También Canalejas visitó, el 6 de septiembre, los mismos talleres, tributándoles grandes elogios.

Por entonces "La Maquinista" entraba en tratos con la Casa "Vea-Murguía" de Cádiz para encargarse de la construcción de las máquinas y calderas destinadas al buque de combate "Emperador Carlos V".

Al renovar, en octubre, su Junta directiva la Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona, pasaba a formar parte de la misma Fernando Junoy. Los obreros de "La Maquinista", que seguían recordando con veneración a Nicolás Tous y Mirapeix, acudieron el primero de noviembre al cementerio viejo para depositar una corona de bronce ante su tumba. Y a mediados del mismo mes se llegaba a un acuerdo con la Casa "Vea-Murgía" para la construcción de las máquinas del

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

buque citado, mereciendo la aprobación del Consejo de Marina. El contrato quedó ultimado el 10 de diciembre de 1892. Pocos días después, la Empresa obtenía también en subasta las máquinas del "Cardenal Cisneros". Aunque se produjo un cambio de Ministerio, que llevó al poder a Sagasta, el Gabinete liberal ratificó la concesión.

Prosperidad industrial.

1893

A mediados de marzo de 1893, al verificar "La Maquinista" el balance, pudo apreciarse que el beneficio conseguido había aumentado a 231.000 pesetas, permitiendo repartir 70 pesetas por acción. Se resolvió, en vista de ello, hacer efectivo el pago del dividendo correspondiente a 1891 que se había retenido, como vimos, para los pagos de las mejoras efectuadas en los talleres. A partir del 24 de abril pudieron pasar los accionistas a cobrarlo, constituyendo un fiel indicio de que los negocios de la Sociedad seguían un curso favorable.

La buena amistad existente entre las diversas familias directivas de "La Maquinista" se reflejó en diversas ocasiones, en enlaces matrimoniales. En mayo de este año, José Roig y Bergadá contraía matrimonio

El puerto de Barcelona, con las grúas, en 1893



con una hija de Cornet y Mas. Y no era éste un caso único en los anales de la Sociedad.

Hacía tiempo que no se había obtenido ningún encargo de locomotoras. Por ello creemos que merece señalarse que, precisamente en el mismo mes de mayo de 1893, la "Compañía del ferrocarril de Langreo" concertara con "La Maquinista" la fabricación de dos locomotoras, conviniendo el precio en 120.000 pesetas. Antes de que concluyese el año se iniciaba también la construcción de otras dos locomotoras para la "Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia". A pesar de estos pedidos ferroviarios, se estaban construyendo muy pocos kilómetros de vías férreas en toda España.

A principios de julio de 1893 la situación permitía que "La Maquinista" intentara adquirir la casa número 33 de la calle de San Fernando con vistas a ampliar la sala de ajustaje. El día 14 del mismo mes, la Junta de Gobierno se resolvió a ofrecer por ella las 37.000 pesetas que se le pedían, autorizando además, en octubre, la compra de los inmuebles número 31 de la misma calle de San Fernando y número 19 de la del Norte, que completarían la ampliación que debía tener dicha sala. También se decidió la ocupación, a precario, de unos terrenos de la parte contigua a la playa de los talleres para cuando llegara el momento de proceder al montaje de las máquinas marítimas en construcción.

El puerto y el terrorismo.

El puerto de Barcelona, uno de los más caros del mundo y de los que menos comodidades ofrecían, era objeto constante de artículos y quejas. Pero ni la Junta de Obras ni la Dirección General de Obras Públicas, ni la Cámara de Comercio, ni el Fomento del Trabajo Nacional, conseguían las mejoras ansiadas.

En estas circunstancias, el terrorismo, que de cuando en cuando daba señales de vida sembrando la muerte a su paso, provocó la indignación pública al lanzar la noche del 7 de noviembre, una bomba a la platea del Liceo, durante la representación de la ópera *Guillermo Tell.* Barcelona se conmovió ante aquella nueva ola de terror.

El dique flotante. 1894

En febrero de 1894 la Junta de Obras del Puerto anunciaba concurso para la construcción de un dique de carena flotante y deponente, de 6.000 toneladas de fuerza ascensional, a realizar siguiendo el sistema de "Clark and Standfield". "La Maquinista" decidió participar en el concurso. Se puso en contacto con la Casa "Clark and Standfield", inventora del sistema requerido, con objeto de conseguir ambas de acuerdo el posible encargo.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El tratado de comercio con Alemania.

Pero, mientras tanto, seguía cerniéndose sobre los industriales el peligro de los tratados de comercio con otros países, que incluyeran concesiones para las industrias de fuera e hicieran ilusoria la reforma arancelaria de 1891. Había establecido aquella disposición tarifas equitativas para situar a la industria nacional en condiciones de competir con la extranjera. A raíz de la misma se notó un incremento industrial considerable traducido en numerosos pedidos de máquinas de vapor de gran potencia para las industrias textiles y harinera, o de otras máquinas para las Compañías de gas y de electricidad. A través de los balances de "La Maquinista" se observa que la industria se mantenía pujante, a pesar de los continuos devaneos de los partidos influyentes en la política.

Los tratados de comercio, no obstante, requerían tiento. Ante el convenio que en abril de 1894 se concertaba con Alemania, la industria de maquinaria protestó con energía. José M.ª Cornet y Mas pronunció un luminoso informe en el Senado defendiendo a "La Maquinista" de los asertos formulados por Figuerola, anunciando que el tratado con Alemania destruiría los benéficos efectos del arancel de 1891.

Treinta y nueve años se había mantenido "La Maquinista" sin obtener más que un producto de beneficios del 4 por ciento. Cuando empezaba a conseguir la compensación ansiada a tantos esfuerzos, iba a rebajarse el derecho de importación de maquinaria agrícola de 14 pesetas a 6 pesetas, según señalaba el tratado. Y de la misma forma resultaban disminuídos los restantes derechos de maquinaria.

La subida que estableció el arancel de 1891 había impulsado perfeccionamientos en las industrias existentes y alentado la implantación de nuevos establecimientos. La rebaja establecida por los tratados iba a sumir, una vez más, a la industria en nuevas penalidades.

Fernando Junoy, director de "La Maquinista".

Celebró "La Maquinista" Junta General ordinaria de accionistas el 11 de junio de 1894. En la reunión se designó por unanimidad Director a Fernando Junoy Vernet, para completar el número de Directores, reducido a dos desde el fallecimiento de Tous. En la presidencia de la Junta de Gobierno continuó Serafín Maseras.

Coincidía esta Junta con los últimos preparativos para la ceremonia inaugural de la línea férrea de Barcelona a Zaragoza, conocida con el nombre de "ferrocarril directo", que se celebró, según estaba previsto, el primero de julio. En estos preparativos intervino "La Maquinista", autora de varios de los puentes del trayecto.

A los pocos días recibía la Sociedad la grata noticia de que al con-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

curso para la construcción del dique flotante del puerto barcelonés se habían presentado tres proyectos, resultando privilegiado el suyo. A principios de agosto fué enviado a Madrid para la aprobación definitiva.

"La Maquinista" en la encrucijada.

Múltiples asuntos de interés para la nación quedaban supeditados a las luchas políticas personales. El descontento colonial iba aumentando y nada se hacía para remediarlo. Se intentaba solucionar la falta de numerario en las altas esferas con medidas impopulares. Así se llegaba a diciembre, en cuyo mes "La Maquinista" consiguió el encargo de las máquinas de los tres avisos-torpederos "María de Molina", "Álvaro de Bazán" y "Marqués de la Victoria", que se construían en La Graña.

Situada "La Maquinista" en la encrucijada de un cambio de generación veía morir a muchas de sus figuras. El 20 de diciembre de 1894 falleció Martín de Arolas y Ferrer — apoderado de su padre político, el naviero y armador barcelonés Jaime de Torrents —, quien desde 1858 a 1867 había ocupado el cargo de director de la Empresa. El 4 de enero de 1895 murió José Sant, vocal de la Junta de Gobierno de la Sociedad y el 7 de marzo entregó su alma a Dios Agustín Ascacíbar, otro de los miembros de la citada Junta que venía desempeñando las funciones de vocal desde 1871.

1895

Cánovas en su último Gobierno.

Pocos días después, el 23 de marzo de 1895, volvía el poder a manos de Cánovas quien, desde la oposición, había estado discutiendo en el Congreso los gastos efectuados en la adquisición de buques de guerra, afirmando que España no contaba más que con cuatro o cinco buques aptos — entre los últimos construídos — para entrar en combate y que era preciso crear con rapidez una Escuadra eficaz. Las relaciones comerciales entre la Península y las Antillas se hallaban en una situación crítica. El momento era, pues, difícil. Manuel Girona, presidente de la Cámara de Comercio de la ciudad, ante la resolución del concurso para construir el dique flotante del puerto, que debía efectuarse al 9 de mayo, enviaba un telegrama a Cánovas del Castillo rogándole suspendiera toda resolución por juzgar que el dique perjudicaría los intereses generales del comercio y navegación.

Mientras se aclaraba este asunto seguía su curso la guerra de Cuba y continuaban las divergencias políticas. Se criticaba la aceptación por el Estado del cañonero "Filipinas", construído por "Noriega" y "Vea-Murguía", de Cádiz, ya que sus máquinas fallaron desde el primer momento.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Como se esperaba, a pesar de la oposición surgida de intereses particulares, se adjudicó a "La Maquinista", por real orden de 23 de julio de 1895, la construcción del dique flotante de Barcelona, por la cantidad de 2.715.900 pesetas. El Fomento de la Marina Española dirigió con tal motivo un telegrama de felicitación al ministro de Fomento. La escritura de contrata con la Junta de Obras del Puerto no se firmó, sin embargo, hasta el 17 de septiembre.

A los ochenta y cuatro años de edad fallecía, el 11 de octubre, Serafín Maseras Jener, quien, por espacio de veintisiete años, había presidido la Junta de Gobierno de "La Maquinista". Las extraordinarias simpatías de que gozaba por sus cualidades personales hicieron su muerte muy sentida.

"La Maquinista" constructora de diques.

La lentitud en los trámites para la construcción del dique flotante de Barcelona hizo que no se recibiese hasta el 22 de octubre en la ciudad el proyecto aprobado. Seguía retenido en Madrid el del muelle del Este, con cuya aprobación se esperaba poder empezar las obras y emplear a buen número de braceros sin trabajo. "La Maquinista", que proyectaba comenzar en noviembre los trabajos del dique, tenía ya encargada la totalidad del material de planchas de acero que debían entrar en el mismo y había satisfecho incluso su importe a la Casa "Duro y Cía.", de Gijón.

Abierto un nuevo concurso para la construcción de un dique flotante destinado al puerto de Subic, en Filipinas, se presentaron al ministerio de Marina doce proposiciones. Figuraban entre ellas una del "Arsenal Civil" de Barcelona, otra de "La Maquinista" y otra de un ingeniero español, siendo las restantes de Casas inglesas, francesas y belgas. La adjudicación quedaba señalada para febrero de 1896, pero ya en diciembre de 1895 se supo extraoficialmente que la proposición de "La Maquinista" era la más ventajosa.

No obstante, surgió para la Sociedad un contratiempo inesperado al presentarse una protesta contra la adjudicación del dique de Barcelona, formulada por el "Arsenal Civil", alegando que sólo él tenía concedido privilegio para esta clase de diques. Pasó el caso al asesoramiento del abogado de "La Maquinista", quien aconsejó que se solicitara patente de invención por cinco años para la construcción *nueva en España* de toda clase de diques flotantes metálicos. Se cursó la solicitud la primera

1896 quincena de enero de 1896, presentándose al Juzgado una demanda de nulidad de la patente que tenía el "Arsenal Civil" por considerar que no reunía las condiciones establecidas por la ley.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Pocos días después "La Maquinista" contrataba con la Casa naviera "Pinillos, Izquierdo y Cía.", de Cádiz, el transporte a Subic del dique flotante que pensaba construir para dicho puerto filipino, por esperar del Gobierno este encargo, luego no conseguido.

En febrero el Juzgado requirió a "La Maquinista", a instancia de la Sociedad "Arsenal Civil", para que se abstuviera de empezar ningún trabajo destinado al dique flotante del puerto barcelonés. Pero "La Maquinista", apoyándose en que la concesión del mismo se había hecho de acuerdo con la Casa "Clark and Standfield", que poseía privilegio para ello, protestaba la diligencia judicial. Poco después, el Juzgado dejaba sin efecto el requerimiento, ante las razones aducidas.

En este tiempo, concretamente a mediados del mismo mes de febrero, adquiría el inmueble número 11 de la calle Concepción, en la Barceloneta, por el precio de 42.500 pesetas.

Consecuencias de la guerra de Cuba.

Las consecuencias de la guerra de Cuba repercutían ya con claridad en el país. A la paralización de algunos ramos industriales, cabe añadir la difícil situación de los soldados enfermos repatriados y la declaración oficial de la beligerancia de los Estados Unidos en Cuba — donde reconocía al Gobierno autónomo proclamado por el pueblo cubano —, que provocaba, el primero de marzo de 1896, una manifestación contra la nación estadounidense, en Barcelona y en otras capitales españolas. Los valores españoles en el extranjero experimentaron una baja alarmante.

La Cámara de Washington votaba por una mayoría aplastante en 7 de abril la declaración de beligerancia a favor de los insurrectos de Cuba. España estaba construyendo acorazados, pero los plazos de entrega se retrasaban y la precipitación con que se realizaban los preparativos bélicos nada bueno parecía augurar. Aunque el remedio urgía, la Hacienda no se hallaba en situación de hacer los dispendios que las graves circunstancias requerían.

Construcciones de "La Maquinista".

A mediados de junio de 1896 el Ayuntamiento de Bilbao adjudicaba a "La Maquinista" la maquinaria destinada a la instalación elevatoria de aguas de la isla de San Cristóbal, en aquella villa, por 364.500 pesetas. Despujol, Capitán general de Cataluña giraba, el 28 de julio, una visita a los talleres de la Sociedad para percatarse de la importancia de los trabajos que se efectuaban, saliendo sumamente complacido.

Aunque extraoficialmente el Ministerio de Cánovas reconocía que eran mejores las condiciones de estabilidad y resistencia del dique pro-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

yectado para Subic por "La Maquinista", decidía, al fin, encargarlo a la Casa Stephenson, de Inglaterra. No obstante, la empresa barcelonesa procuró la unión con "Swan and Hunter" y "Clark and Standfield", presentando conjuntamente con estas Sociedades una nueva proposición al concurso abierto por el ministerio de Ultramar para la construcción de un dique flotante en el puerto de La Habana.

La proposición presentada por "La Maquinista" era la única que satisfacía íntegramente las bases. Cabía confiar, pues, en noviembre de 1896, en la pronta formalización del contrato. "La Maquinista" se suscribía mientras tanto al Empréstito Nacional con medio millón de pesetas. Reunido en Madrid a principios de diciembre el Consejo de Ministros, aprobó la adjudicación del dique de La Habana a "La Maquinista" y sus dos Sociedades asociadas, pero no fué posible aceptar la obra por las diferencias arancelarias existentes entre la isla y la metrópoli. A la postre, salía beneficiaria una Casa inglesa. "La Maquinista" debía contentarse con los encargos de grúas para puertos y astilleros, puentes metálicos, el dique, reparaciones de máquinas marítimas, torpedos, etc., sin que notara todavía la crisis que se empezaba a manifestar en otros sectores e industrias.

Pueblos del llano de Barcelona agregados al Municipio.

1897

Desde el año 1889 se gestionaba la agregación al Municipio barcelonés de los pueblos del Llano: Gracia, San Martín de Provensals, San Andrés de Palomar, Horta, Sans, San Gervasio de Cassolas, Sarriá y Las Corts. El Ayuntamiento se opuso durante algún tiempo a la citada agregación, que quedó resuelta por real orden de 20 de abril de 1897. Ordenaba la disposición que quedasen incorporados a Barcelona los citados pueblos a excepción de Sarriá con Vallvidrera y Horta con Vallcarca, que seguían todavía en litigio. Barcelona sobrepasaba, en estos momentos, el medio millón de habitantes.

Crisis.

A mediados de 1897, empezó a repercutir también la crisis en los grandes talleres. Todavía se preparaba una exposición industrial, a celebrar en Madrid hacia octubre, a la que "La Maquinista" decidió enviar "la primera locomotora que se construyó en España". Pero la crisis le obligó a reducir el número de operarios a pesar de haber sido mejorado el arancel canovista con objeto de proteger a las industrias siderometalúrgicas.

En esta situación fallecía, el 8 de agosto de 1897, en el balneario de Santa Águeda, víctima de un atentado, Cánovas del Castillo. Se hizo

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cargo del Gabinete el general Marcelo Azcárraga, continuando el mismo Ministerio bajo la nueva presidencia hasta el 4 de octubre.

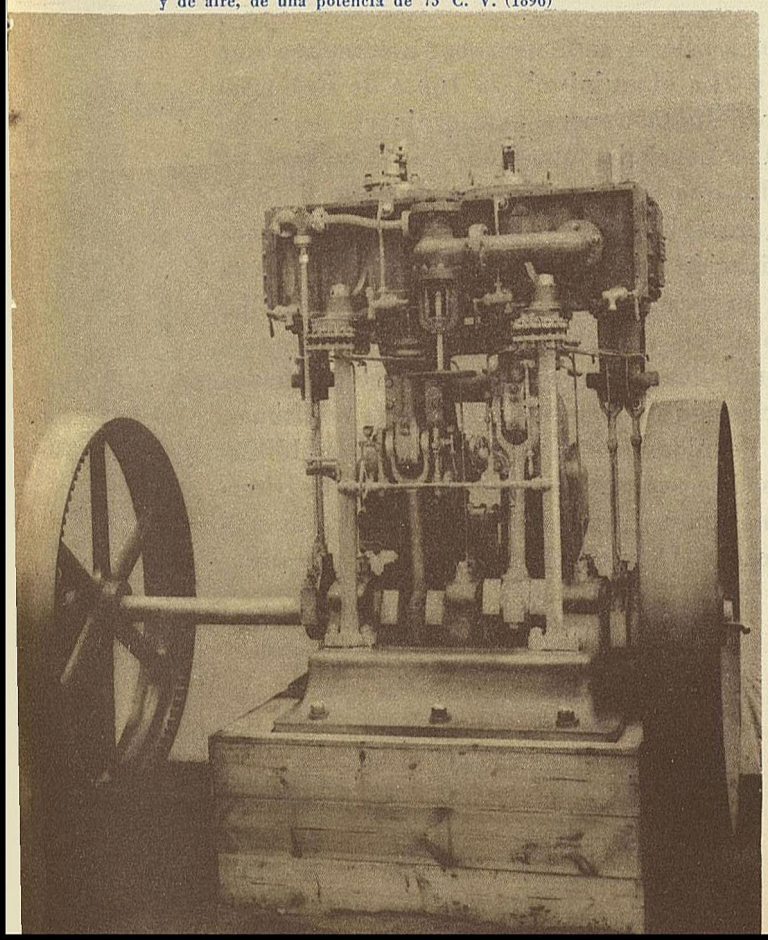
Durante este tiempo, en el propio mes de agosto, se puso en marcha en Bilbao, con resultado satisfactorio, la instalación elevadora de aguas construída por "La Maquinista", pero ya no se registraron otros encargos importantes. La prensa iniciaba el 9 de septiembre la publicación de los aranceles de Cuba y anunciaba, el 30 del mismo mes, la crisis total del Gobierno. Azcárraga y sus ministros habían decidido, el día anterior, presentar su dimisión a la Reina.

Las máquinas del "Reina Regente".

El nuevo Gabinete, presidido por Sagasta, quedó constituído a los pocos días. El Consejo de Ministros celebrado el 27 de octubre de 1897 aprobó la adquisición en "La Maquinista" de las máquinas del nuevo "Reina Regente". Bermejo, ministro de Marina, autorizado por real orden, contrató la construcción de dichas máquinas con la citada Sociedad por el precio de 3.260.000 pesetas. En aquel momento estaba a punto de ser botada al agua la primera sección del dique flotante de Barcelona.

Pesaba dicha sección 1.200 toneladas y fué deslizada sobre el agua en la playa de la Mar Vieja, el primero de diciembre, asistiendo al acto numeroso público por tratarse de la primera operación de esta clase que se efectuaba en España. Las planchas de acero procedían de la industria bilbaína. Era el tercer dique flotante de este sistema que se construía en el mundo y el primero en España.

Máquina de vapor, vertical, tipo "Compound", con condensador y bombas de alimentación y de aire, de una potencia de 75 C. V. (1896)



Las construcciones ferroviarias en crisis.

La actividad constructora fué sumamente escasa en las líneas férreas durante todo este año. El 28 de diciembre de 1897 la "Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia"

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

fué declarada en estado de suspensión de pagos, ante la imposibilidad de saldar sus obligaciones. El asunto provocó mucho revuelo, buscándose diversas soluciones. Los obligacionistas acreedores de la Compañía

1898 se reunieron el 24 de enero de 1898 en el Teatro Principal con objeto de acordar lo conducente para la defensa de sus intereses. Los accionistas solicitaron una reunión extraordinaria para pedir explicaciones al Director gerente y al Consejo de Administración. No obstante, la suspensión de pagos no significaba el abandono de los servicios de la Compañía, que seguirá haciendo pedidos a "La Maquinista".

"La Constructora Naval Española".

Los astilleros de "Vea-Murguía, Noriega y Compañía", la Sociedad "Vickers, Sons and Maxim Company Limited" domiciliada en Inglaterra, y "La Maquinista" entraban en tratos para estudiar la conveniencia de constituir una nueva Sociedad que, bajo el título de "La Constructora Naval Española", se dedicaría a construcciones navales en el astillero de La Carraca.

Mientras estos trámites seguían su curso, los acontecimientos que se produjeron — insurrección en Filipinas y temor de guerra con los Estados Unidos — motivaron que la Junta de Aranceles y Valoraciones celebrara, el 14 de marzo de 1898, una sesión, a la que asistió José M.ª Cornet y Mas, para informar acerca del tratado de comercio existente con los Estados Unidos. La gestión de los vocales catalanes en esta Junta causó buena impresión en las esferas gubernamentales, lográndose algunas concesiones.

Llegados a un acuerdo los astilleros gaditanos, la Casa inglesa que prestaría la garantía técnica y "La Maquinista", la Junta de Gobierno de esta última empresa convocó Junta General extraordinaria de accionistas para el 19 de abril. Los beneficios obtenidos en el balance de aquel año se igualaban con los que se había logrado de 1894 a 1896.

La Junta General aprobó, pues, la constitución de "La Constructora Naval Española" y la participación en ella de "La Maquinista" hasta un máximo de medio millón de pesetas. De este modo aseguraba "La Maquinista", en un momento difícil, el trabajo de construcción de máquinas marítimas, ante la eventualidad de que algún astillero particular iniciara por su cuenta la fabricación de máquinas y calderas marítimas. Al propio tiempo, quedaban definidas con claridad las responsabilidades de la empresa barcelonesa, de acuerdo con los deseos de la Dirección y de la Junta de Gobierno, limitadas siempre al medio millón estipulado, a la par que se conseguía el exclusivo suministro de máquinas y calderas.

Reproducción de una acción de "La Constructora Naval Española", a raíz de su constitución (1898)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Constructora Naval Española

ASTILLERO Y TALLERES, CADIZ — 1898 — DOMICILIO SOCIAL, MADRID

SOCIEDAD ANONIMA. Fundada en 24 de Noviembre de 1898

CAPITAL SOCIAL 10.000.000 DE PESETAS.

REPRESENTADO POR 4.200 ACCIONES NOMINATIVAS EN

2.000	de la serie	A	de á	100	Ptas.	cada una	200.000	Ptas.	500 de la serie D de á 2.000 Ptas. cada una 1.000.000 Ptas.
400	,,	B	,,	500	,,	,,	200.000	,,	600 ,, E ,, 5.000 ,, ,, 3.000.000 ,,
600	,,	C	,,	1.000	,,	,,	600.000	,,	100 ,, F ,, 50.000 ,, ,, 5.000.000 ,,

F ACCIÓN DE CINCUENTA MIL PESETAS F

(LIBERADA) Serie F Número 45

á favor del Sr. D. La Maquinista Terrestre y Marítima. (Barcelona.)

Madrid 22 de Febrero de 1899.

El Presidente, Joaquín M.ª Arnús

El Director Gerente, Antonio Fernandez

El Consejero, Federico Nakli

El Consejero, Manuel Ennart

El Secretario General, Agustín Ulzurrun

CADIZ: REVISTA MEDICA

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

Transferencia.

Cedo esta acción á _____

Madrid _____

Tomé razón
El Secretario General,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

Empeora la situación y se pierden las Colonias.

Al día siguiente de esta Junta se produjo un pánico monetario en Barcelona, a causa del cariz que tomaba la guerra de Cuba. La gente acudió a cambiar los billetes por moneda de plata ante el temor de la bancarrota. Tres días después — el 23 de abril de 1898 — estallaba la guerra con los Estados Unidos y antes de que concluyera el mes se presentaba en el Congreso un proyecto de ley por el que se establecía el servicio militar obligatorio.

No tardó en producirse un suceso trascendental. El día 4 de julio la escuadra norteamericana, al mando del almirante Sampson, destruía a la española en la bahía de Santiago. El acorazado "Cristóbal Colón", los cruceros "Infanta María Teresa", "Vizcaya" y "Oquendo" y los destructores "Furor" y "Plutón", inutilizados e incendiados, se iban a pique. Según el parte norteamericano, se habían capturado 1.300 prisioneros. Entre éstos, el almirante Cervera, jefe de la escuadra española.

Ante tamaño desastre y el de Cavite que le siguió, la opinión y el Gobierno se inclinaron hacia la paz. Poco después, se decretaba la suspensión de garantías en España. En la sesión del Senado celebrada el 5 de septiembre, presentaba el Gobierno un proyecto de renuncia a los derechos de soberanía y cesión de los territorios de las provincias y posesiones de Ultramar, conforme a lo estipulado en los preliminares de paz convenidos con el Gobierno de los Estados Unidos.

"La Maquinista" asegura su trabajo.

La Casa inglesa "Mandlay Sons and Field Limited" se asociaba a los elogios que "La Maquinista" recibía por las máquinas de los cruceros "Alfonso XIII" y "Lepanto". En carta fechada en Londres, en 29 de agosto de 1898, declaraba que "La Maquinista" podía construir maquinaria marítima igual a la de tipo similar de otros países.

Con el tiempo transcurrido, se hallaba ya en disposición de firmarse la escritura de constitución de "La Constructora Naval Española". "La Maquinista" delegó el 21 de octubre a José M.ª Cornet y Mas y a José Roig y Bergadá para que se trasladasen a Cádiz a examinar todos los documentos — en especial la liquidación del pasivo de la antigua Sociedad de "Noriega y Compañía" — y, si los hallaban conformes, firmasen la escritura.

Así lo hicieron en poco más de un mes. Al regresar de Cádiz Cornet y Roig, se reunió la Junta de Gobierno de "La Maquinista". En la reunión dieron cuenta de la firma de la escritura de constitución de la nueva Sociedad y de haber obtenido ya de la misma el contrato de las máquinas de un crucero de 2.300 toneladas y el de una grúa de 100 toneladas, pagadero en acciones completamente liberadas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Con estas acciones se constituirían, a su vez, los depósitos de fianza que correspondían al cargo de la Gerencia de "La Constructora Naval Española" a favor de José M.ª Cornet y Mas, y a los de Consejeros de la misma, a favor de José Roig y Bergadá y Manuel Ginart y Arragui. Además "La Maquinista" traspasaba sendas acciones de 1.000 pesetas a Cornet y a Roig y otra más a Fernando Junoy con el fin de que tuviesen condición de accionistas y pudiesen desempeñar los cargos que se les confería en la nueva Sociedad.

La paz y el desastre colonial.

El tratado de paz hispano-americano, con la mediación de Francia, se firmó por duplicado en París el 10 de diciembre de 1898. España renunciaba a sus derechos sobre Cuba y cedía a los Estados Unidos la isla de Puerto Rico y otras de las Antillas, la de Guam de las Marianas y las islas Filipinas, recibiendo en cambio de los Estados Unidos la suma de 20 millones de dólares. El desastre conmovió al país, pero no se produjo cambio alguno en la política, en medio del mayor cansancio y escepticismo. La llamada "generación del 98" tendió a una crítica implacable, mas Sagasta seguía en el poder.

El catalanismo incipiente.

Mientras tanto, los sucesos recientes significaban para Cataluña la pérdida del mercado antillano, desarrollado en los últimos años gracias al arancel de 1891. Y José Franquesa — presidente de la "Lliga de Catalunya" en que se habían agrupado, en 1887, los literatos catalanistas de la derecha conservadora disconformes con Almirall y con el "Centre Català" — pronunciaba, el 12 de diciembre de 1898, un discurso sobre *Los conflictos de España y el catalanismo*, propugnando por la autonomía política de Cataluña. A partir de estos momentos, pues, puede considerarse iniciado el movimiento político catalán autonomista en el que participaba también la "Unió Catalanista" constituída en Manresa.

Antes de finalizar el 1898 y ante el fracaso de la política gubernamental, surgía la "Agrupació Catalanista del Gremi de Manyans i Mestres Manyans de Barcelona" que proyectaba la reagrupación del elemento *menestral* para que volviese "a tener en Cataluña toda la importancia que en su historia ha tenido".

El trabajo industrial.

A raíz de estos sucesos el trabajo experimentó los efectos del desconcierto de la postguerra. La pérdida de las Colonias creaba problemas de matiz muy diverso, induciendo incluso a la aparición de industrias nuevas mientras otras se debatían en la zozobra y la inseguridad.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Firmada la paz, la "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante", invitó a "La Maquinista" a participar en un concurso que abría para el suministro de quince locomotoras de gran potencia, destinadas al tráfico de mercancías, con cuatro ejes acoplados, y sus ténderes correspondientes.

La Sociedad correspondió a la invitación comprometiéndose en enero de 1899 a construirlas al precio de 90.000 pesetas cada una, precio que fué aceptado, cerrándose el trato en el propio mes y concluyendo la entrega en 1901. 1899

Desde principios de 1899 empezó a notarse mayor desarrollo en los trabajos. De acuerdo con esta mejoría, "La Maquinista" se decidía el 10 de marzo a comprar el inmueble número 15 de la calle de la Concepción, en la Barceloneta, con destino al ensanche del taller de fundición. Varios industriales dedicados a la elaboración del hierro y del acero gestionaban la obtención de rebajas en los precios de las primeras materias. Pero el asunto no se resolvía y la Liga de Defensa Industrial y Comercial anunciaba que tomaría severas medidas en caso de que la Delegación de los fabricantes diese motivo para ello.

Caído el Gobierno de Sagasta, el Ministerio de Silvela que le sucedió en marzo de 1899, dió un buen golpe al partido contrario de los planistas al designar alcalde de Barcelona al doctor Robert. Dispuso la disolución de las Cortes por real decreto de 17 de marzo, anunciando su reapertura para el 2 de junio y fijando las elecciones de nuevos diputados para el 16 de abril y las de senadores para el 30 del mismo mes. Las construcciones navales en curso continuaron, anunciando el ministro de Marina que seguiría protegiendo la producción nacional con ellas relacionada. Silvela, en el poder.

Pronto, no obstante, los presupuestos estatales provocaron protestas, estallando movimientos huelguistas. En medio de la agitación social y de la crisis, se realizaba una búsqueda infructuosa de soluciones. Notábase gran interés por mejorar la agricultura. Pero el Gobierno parecía cuidar con excesiva constancia el aumento de tributación avalado con falsas promesas de descentralización administrativa.

Las huelgas de fundidores por cuestión de salarios obstaculizaron de agosto a octubre la buena marcha de los trabajos, incluso en el "Vulcano", "La Maquinista" y el "Arsenal Civil". Aunque seguían trabajando se habían obligado a no admitir nuevos encargos ni obreros.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El concierto económico.

Cataluña empezó a solicitar, en diciembre de 1899, el concierto económico con el Estado. A tal fin se celebró el 3 de diciembre un mitin en Reus, organizado por el Fomento del Trabajo Nacional, al que asistieron unos 800 barceloneses. Muy pronto, elevadas personalidades se sumaron a la idea del concierto con el Estado. Pero el Gobierno parecía poco propicio y políticos y parlamentarios se negaban a admitir una cosa semejante que impediría al Estado participar del aumento de producción de la industria. Y, por dicha razón, no pudo llevarse adelante.

Buques construídos por "La Maquinista".

A pesar de las promesas, las construcciones marítimas quedaron postergadas. Si el trabajo no faltaba a los constructores de máquinas era merced, en buena parte, a la creación y ampliación de establecimientos industriales que requerían máquinas de vapor y calderas.

1900

El total de buques construídos parcial o enteramente por "La Maquinista" se elevaba en primero de enero de 1900 a cincuenta y nueve, con máquinas cuya fuerza sumaba 99.256 caballos indicados, a tiro natural, y 129.056 caballos a tiro forzado. En el total se incluyen otras construcciones varias de buques de menor importancia, para la marina mercante.

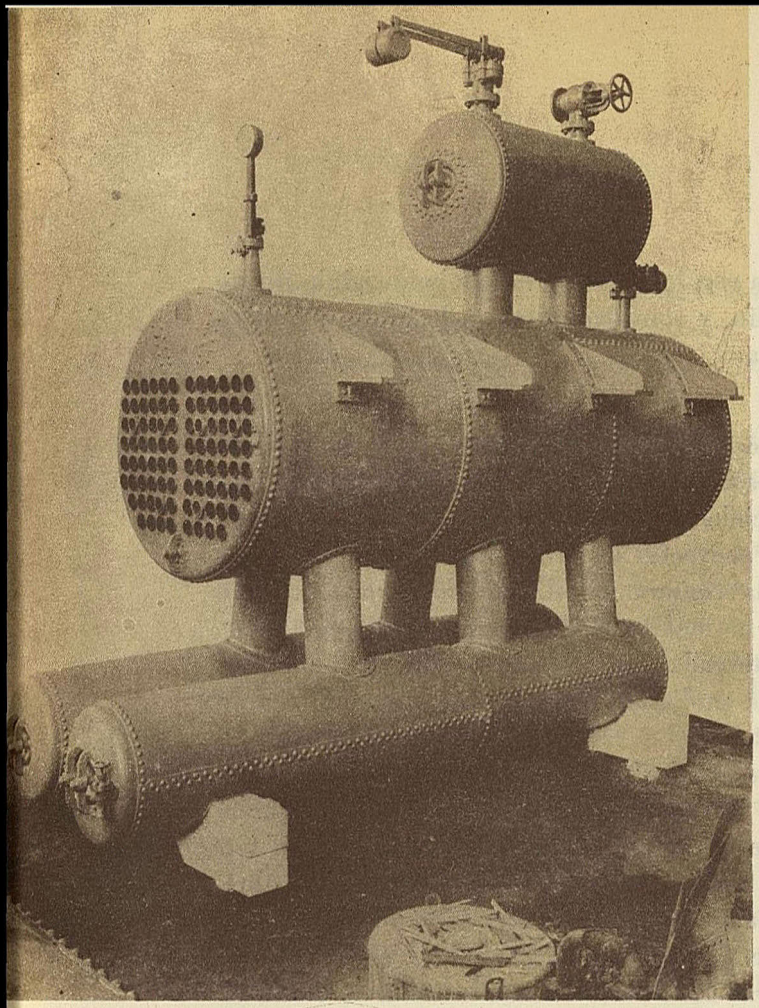
Propósitos restauradores.

El primero de enero de 1900 se promulgó una ley para castigar los delitos que se cometiesen contra la integridad de la Patria. Los diversos partidos iban desacordes en las soluciones para la reconstrucción del país.

El Ayuntamiento de Barcelona, con propósito de dispensar su protección a las Artes e Industrias, establecía en abril de 1900 un concurso para premiar cada año al propietario y al autor del mejor edificio. En el mismo mes, se dictaba una ley estableciendo una contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria y el diputado Urzáiz visitaba Barcelona para percatarse de la situación de la industria catalana. Al hacer su panegírico afirmaba la prensa que era "uno de los pocos hombres que en España toman la política en serio". Su entusiasmo por las instalaciones industriales de Cataluña se exteriorizó en juicios e impresiones altamente favorables.

Aunque el Ministerio experimentó aquel mes una transformación, el espíritu que lo presidía siguió siendo substancialmente el mismo. Dato, ministro de la Gobernación, acudió a Barcelona para "estudiar de cerca las necesidades de Cataluña". Una comisión del Fomento del

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Caldera semitubular, con cuerpo cilíndrico tubos de humo y dos hervidores (1898)

Trabajo Nacional le visitó el 5 de mayo para saludarle, manifestándole que la aplicación inmediata de la ley de 13 de marzo, que regulaba el trabajo de las mujeres y los niños, llevaría consigo numerosos inconvenientes. Le hizo presente, en consecuencia, la necesidad de que se concedieran mayores atribuciones a las Juntas locales de Reformas Sociales, compuestas de patronos y obreros, dándoles autonomía para resolver las reclamaciones a que la ley diese lugar.

Recordaron, además, al Ministro el descontento existente en Cataluña contra el Gobierno por haberse preocupado sólo de aumentar la tributación y no haber cumplido, en cambio, sus promesas de descentralización. Dato recordó la anormalidad de las circunstancias y la gravedad de los problemas que el desastre colonial había planteado.

La Sociedad "Nueva Montaña".

Entre los mejores encargos recibidos por "La Maquinista" en este tiempo, cabe señalar una armazón metálica completa para altos hornos, montacargas con sus castilletes, tuberías para viento frío y caliente y lavaderos de gas, todo ello para una Sociedad siderúrgica de reciente creación, la "Nueva Montaña", de Santander, importando el conjunto la cantidad de 1.034.510 pesetas. También una tubería de palastro, para conducción de aguas, con destino a la "Sociedad Electra del Besaya".

El tren real y el dirigible de Zeppelin.

Mediaba el año 1900 cuando los talleres que la "Compañía del Norte" poseía en Valladolid concluían el tren real. Se componía de coches-salones, lujosamente decorados en blanco y oro, destinados a los Reyes, y de otros cinco vagones de primera para el séquito y servidum-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

bre. Coincidía su terminación con los ensayos del globo-dirigible inventado por el Conde de Zeppelin, y considerado como hallazgo definitivo en pro de la navegación aérea.

Las nuevas leyes de Hacienda.

Al empezar el mes de agosto apareció el reglamento para la ejecución de la ley sobre accidentes del trabajo. En el terreno de las finanzas, el Banco de Barcelona anunciaba que las gestiones que había realizado para que se modificaran los proyectos de la ley del Timbre y del impuesto sobre utilidades de la riqueza mobiliaria que imposibilitaban las operaciones mercantiles, no habían dado ningún resultado y que, a pesar de las facilidades otorgadas por el Banco para estimular los negocios, no creía que éstos pudieran mejorar mientras perduraran las nuevas leyes de Hacienda.

Se iban cerrando fábricas y a los obreros despedidos les resultaba difícil encontrar trabajo. El 26 de agosto firmó la Reina un decreto sobre seguro de accidentes del trabajo. Poco después otro sobre la formación de una *estadística del trabajo* que especificara la población obrera, clasificación por sexo, edad y oficio, remuneración, duración de la jornada, falta de trabajo, etc. Con objeto de contribuir a remediar el paro obrero, la Junta de Obras del Puerto decidió estudiar la construcción de los diques secos.

Huelga y crisis.

La actividad desarrollada por los anarquistas empezaba a dar sus frutos, amargos ciertamente. La mayoría de los obreros cerrajeros de Barcelona se declaró en huelga el primero de septiembre del 1900, al no aceptar los dueños de los talleres las nuevas bases de trabajo que acababa de proponer la "Asociación Obrera", fijando en nueve horas la jornada y pidiendo el aumento de jornal en las horas extraordinarias. El número de huelguistas ascendía, según datos oficiales, a unos 700 y el de los que habían conseguido que sus patronos aceptaran las bases no pasaba de 90. En algunos talleres, como en los de "La Maquinista", se trabajó con normalidad. El día 14 los huelguistas consiguieron que cesaran en su labor varias secciones de "La Maquinista", pero todavía otras continuaron trabajando.

La crisis adquiría cariz alarmante, designando el Fomento del Trabajo Nacional, el 14 de septiembre, una comisión de industriales para que trazara las soluciones posibles para conjurarla. Cuatro días después dicha Comisión propuso que, de acuerdo con una proposición presentada por Juan Ferrer y Vidal, se trabajara sólo por semanas alternas en tanto no se normalizasen las circunstancias o se hallaran mercados

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

compensadores que pudiesen absorber toda la producción fabril. Pero el Gobierno no admitió tal solución.

Comprendiendo que el momento no era propicio para la huelga y que con ella nada conseguían, los obreros huelguistas de "La Maquinista" solicitaron el 28 de septiembre volver al trabajo. Fueron readmitidos en su mayoría, a excepción de aquellos que habían efectuado coacciones y de los cabecillas del motín.

La crisis persistía. El programa que trazaron el general Polavieja y Silvela para regenerar el país, lo mismo que el propio partido de la "Unión Conservadora", había disgustado profundamente a los industriales y comerciantes catalanes al comprobar que las promesas no se convertían en realidades. El Dr. Robert había dimitido ya, negándose a secundar las estériles medidas económicas de Villaverde. Ahora — el 23 de octubre — cayeron también Silvela y su Ministerio, abrumados por los múltiples problemas de la situación que habían heredado.

La Diputación provincial propone soluciones.

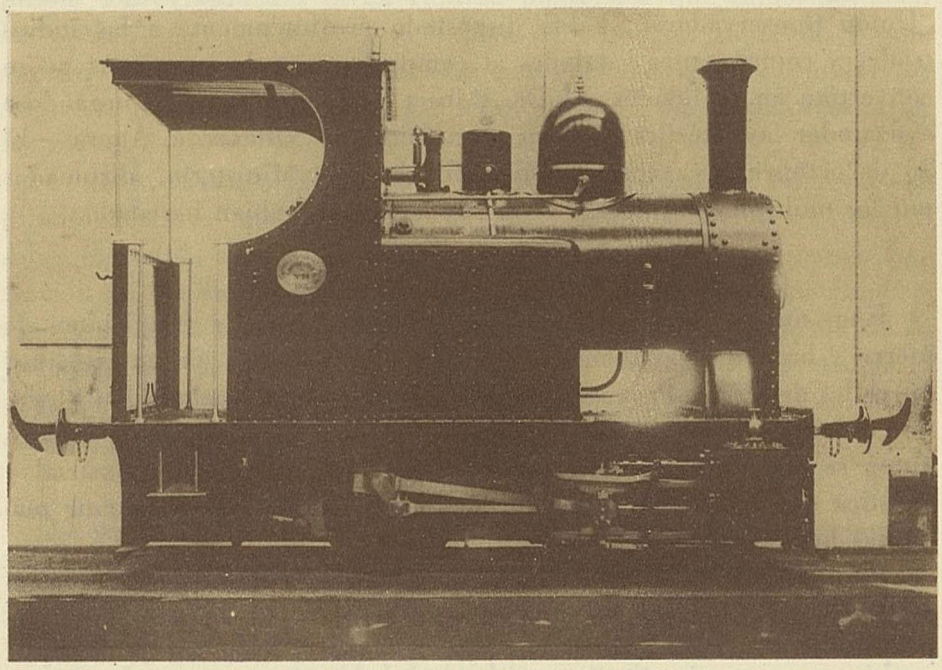
Unos nuevos talleres de maquinaria, metalistería y fundiciones de hierro y bronce se estaban levantando en la manzana circunscrita por las calles de Urgel, Provenza, Mallorca y Borrell. Barcelona iba a contar con otro establecimiento importante por obra de Alejandro Damians, quien se proponía fabricar los productos de metalistería industrial y artística que hasta entonces procedían del extranjero y construir máquinas herramientas.

Resultado de la información iniciada por la Diputación Provincial de Barcelona poco antes de concluir el Ministerio Silvela, con objeto de proponer los medios más eficaces para mejorar la situación de la industria catalana y remediar la crisis que se padecía, fueron unas importantes conclusiones hechas públicas el 13 de diciembre de 1900. Se resolvía en ellas que para aumentar la exportación era preciso revisar el arancel estableciendo la exención o rebaja de derechos para las primeras materias que empleasen las industrias de exportación y que no se produjeran en el país. Reformar, además, la ley de consumos, exceptuando de pagar dicho impuesto a las primeras materias que, importadas o nacionales, se destinasen a la industria. Modificar el impuesto de transportes concediendo excepciones en favor de las materias de empleo industrial. Rebajar las tarifas de transporte terrestre de carbones, lanas, etcétera. Concertar tratados de comercio con las que fueron colonias de la Nación y con los Estados Unidos, con las naciones iberoamericanas y con las de Oriente. Subvencionar el establecimiento de líneas de navegación. Crear Bancos de exportación subvencionados durante los prime-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ros años de su existencia. Reformar la ley de admisiones temporales en el sentido de hacer más rápida su aplicación, permitiendo intervenir a los industriales interesados para fiscalizar estas admisiones y evitar fraudes. Finalmente establecer una zona neutral en el puerto de Barcelona y otra en el de Bilbao.

Para obtener la perfección y baratura de productos se pretendía el establecimiento de tres Escuelas industriales: una en Barcelona para la industria manufacturera, otra en Bilbao para la siderúrgica y otra en



Locomotora "Nueva Montaña", serie O-2-O (1899-1901)

Sevilla para las industrias agrícolas. Para dar mayor extensión y facilidad al crédito personal, se solicitaba la modificación de los estatutos del Banco de España. Y para regular los cambios, la creación de una sucursal del mismo en París.

La producción del hierro.

El extraordinario desarrollo de la producción de hierro experimentado en los últimos cuarenta años — mucho mayor aún que el de la hulla — demostraba que la unión de los establecimientos bilbaínos realizada poco después — en 1902 — con la constitución de la "Sociedad de Altos Hornos" de Bilbao, obedecía a un proceso de madurez. Ya antes, las relaciones de los centros de construcción de máquinas del país con el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Norte habían sido continuas. Los establecimientos del norte de España se habían procurado incluso acciones de las Sociedades constructoras de la nación con el fin de asegurar los mercados del interior. Las relaciones de "La Maquinista" con Bilbao y Santander son buena prueba de ello.

1901

El primer día del nuevo año — el 1901 — entraba en vigor en España la hora oficial unificada con arreglo al meridiano de Greenwich, celebrándose el cambio de siglo con grandes festejos populares y echándose en todos los templos barceloneses las campanas al vuelo.

El trabajo, la agitación social y el regionalismo catalán.

A principios de marzo Sagasta escaló el poder. La Diputación provincial le expuso la crítica situación de la industria catalana, señalando como causa de la misma el desequilibrio entre la producción y el consumo e indicando que para remediarlo se requería aumentar la exportación y el consumo nacional y lograr la mayor perfección y baratura de los productos. La agitación social contribuía a la completa esterilización de beneficios, reflejada en los balances.

Aunque prosiguieron en los meses siguientes los trabajos emprendidos, iba en aumento el malestar entre la clase obrera. Por otra parte, los restos del polaviejismo, agrupados en la "Unión Regionalista", se unieron con los catalanistas del "Centre Nacional Català". De esta mezcla, en la que figuraban reaccionarios, carlistas fueristas y algunos liberales, surgió la "Lliga Regionalista" que, según su circular de primero de mayo de 1901, nacía "para trabajar por todos los medios legales para conseguir la autonomía del pueblo catalán dentro del Estado español". Su órgano de combate era *La Veu de Catalunya*.

"La Maquinista" celebró sin novedad el 4 de junio Junta General de accionistas. Concluyó las máquinas destinadas al crucero "Extremadura" — que constituyen el primer encargo importante de "La Constructora Naval Española" — y recibió nuevos pedidos, entre ellos un puente denominado de *La Princesa*, sobre el Manzanares, en Madrid. Y 140 cercas de hierro, 16 columnas y 16 jácenas para el Apeadero del Paseo de Gracia, solicitadas por la "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante".

Cuando finalice el 1901, las Compañías de ferrocarriles contarán en España con una longitud de más de 13.000 kilómetros. Correspondiendo cerca de 11.000 de ellos a líneas de vía ancha.

El funicular del Tibidabo.

A principios de junio de 1901 llegaban a Barcelona los carruajes fabricados en Berna para el ferrocarril funicular del Tibidabo, con departamentos de las tres clases y furgón para mercancías. Las pruebas

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

preliminares del funicular del Tibidabo se efectuaron el 18 de julio. Al mismo tiempo empezaban las adquisiciones de terrenos en la cúspide de la montaña para levantar en ella establecimientos de recreo, una fonda y otros. No obstante, hasta el 28 de octubre no se autorizó la apertura del funicular al público, que fué bendecido por el cardenal Casañas e inaugurado al día siguiente.

Exportación del hierro.

Muchos atribuían el estado precario de la industria siderúrgica española al descuido del Gobierno. Durante el primer semestre de 1901 se habían exportado 3.395.001.842 kilogramos de mineral de hierro, manteniéndose la exportación del citado mineral en un promedio de 7.000.000 de toneladas anuales. La mayor parte de la producción se seguía exportando, pues, en bruto.

La flota mercante española contaba, por entonces, con 632 unidades y un total de 785.921 toneladas.

Se inicia la huelga.

Transcurrió buena parte del segundo semestre de 1901 con los preparativos del obrerismo para solicitar otra vez la jornada de nueve horas, proponiéndose ir a la huelga en caso de no ser aceptada. "La Maquinista" concluyó y entregaba, en noviembre de 1901, la última de las quince locomotoras que le había encargado la "Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante". Ante el satisfactorio resultado de las mismas, manifestó la empresa ferroviaria su propósito de condonar la penalidad en que había incurrido "La Maquinista" por demora en las entregas estipuladas en el contrato. Era tal la perfección de estas máquinas que veinte años más tarde, ya anticuadas, pasaron a prestar servicio en las líneas andaluzas.

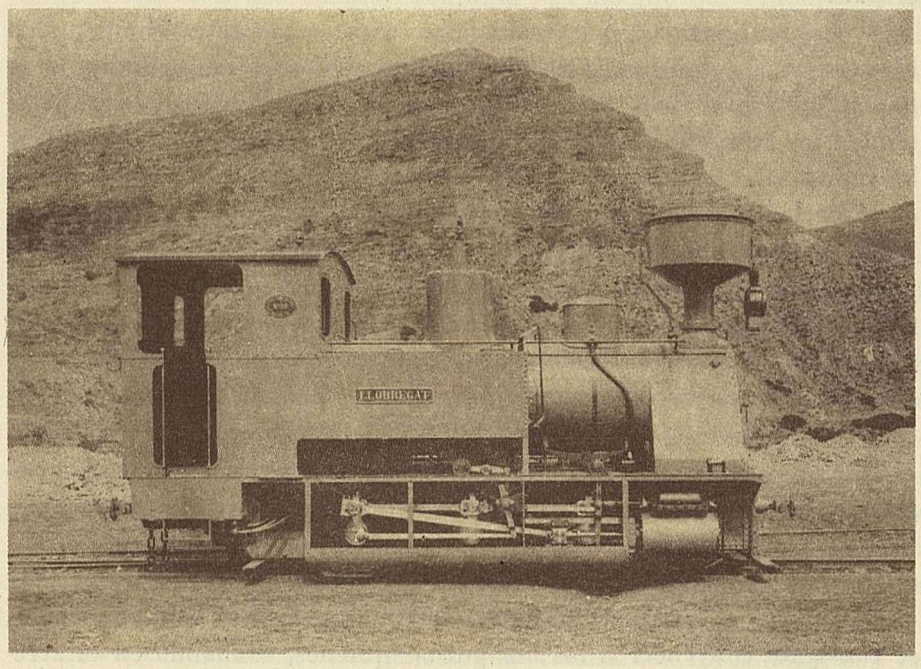
Según era de prever, la petición obrera no fué aceptada. El 16 de diciembre comenzó la huelga conjunta de cerrajeros mecánicos, fundidores en hierro, caldereros, lampistas, latoneros y hojalateros. La huelga era legal, puesto que se habían seguido los trámites de rigor, pero se hallaban disconformes con ella los obreros de "La Maquinista", los de "Alexander Hermanos", los de "El Nuevo Vulcano" y los del taller de Ciervo, factorías todas instaladas en la Barceloneta. Varios grupos intentaron coaccionar a los obreros de estas fábricas para que no acudieran al trabajo. Promovieron algunos alborotos, pero no lograron su objetivo.

A pesar de la huelga se trabajó, pues, en "La Maquinista", en la fundición "Alexander Hermanos" y en el "Vulcano". A fin de hacer triunfar sus propósitos precisaban los huelguistas ser secundados por todos los obreros del ramo. Persistiendo en su actitud se reunieron el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

22 de diciembre en el Salón Universo para tratar de la huelga. Todos los oradores de aquel acto estuvieron acordes en lamentarse de la actitud pacífica de los obreros de "La Maquinista". Uno de ellos, el *compañero* Homedes, llegó a decir que si los obreros de la Sociedad continuaban trabajando una semana más, se perdería la demanda.

Aunque con algunas defecciones, se siguió trabajando en "La Maquinista". Las gestiones conciliatorias se prolongaban y la efervescencia iba en aumento. El primero de enero de 1902 las Sociedades del 1902



Locomotora "Llobregat", tipo O-3-O, para el Ferrocarril Económico de Manresa a Berga, el popular "Carrilet" (1899)

ramo de ebanistería declararon su solidaridad con los huelguistas, quienes manifestaban intención de continuar en su actitud hasta ver conseguidos sus anhelos. Fueron tales las presiones ejercidas sobre los obreros de "La Maquinista" que el 14 de enero al mediodía se llegó a temer que se declararían en huelga. Pero no fué así. La huelga se limitó a 15 caldereros, que ya el día siguiente reanudaron el trabajo al no verse secundados. También en el "Vulcano" se trabajó el día 15 con normalidad.

Temiendo el Gobernador civil que se cometiera algún acto de violencia contra los trabajadores de estos talleres, dispuso que acudiese a la Barceloneta una sección de la Guardia civil de Badalona que estuvo patrullando ya desde su llegada, el mismo día 15 por la tarde.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La huelga continúa tenaz.

En medio de tales circunstancias, la Sociedad de industriales mecánicos publicó un manifiesto, dirigido a los diputados y senadores catalanes, en el cual se decía que si no se aceptaba la reducción de la jornada a nueve horas diarias era por el peligro de mayor competencia por parte de los industriales extranjeros, cuyos operarios seguían trabajando diez horas diarias por lo menos y producían por unidad de salario más del doble que los españoles. Así se explicaba que se estuviese importando en España el ochenta por ciento de la maquinaria que necesitaba el país.

Todas las gestiones para solucionar amistosamente el conflicto habían resultado inútiles. Las autoridades civiles y municipales nada habían conseguido con su mediación. Los obreros que deseaban trabajar temían los atropellos de los huelguistas. La situación era insostenible y los industriales excitaban a los diputados y senadores a que defendieran en el Parlamento "los intereses de Cataluña". Por su parte, el Gobierno intentaba remediar la situación económica del país por medio de un proyecto de ley relativo a la circulación fiduciaria por el que se declaraba obligatoria la admisión del billete de banco por las Cajas públicas y los particulares. No obstante, se estipulaba que el pago de los derechos de aduanas debía efectuarse en oro, a pesar de tener curso legal el billete de banco.

En tales circunstancias los obreros huelguistas metalúrgicos consiguieron, el 17 de febrero, organizar el paro general en Barcelona. Durante una semana holgaron 60.000 obreros, cerrando incluso los talleres de "La Maquinista". Hasta el día 25 quedó paralizada la vida de la ciudad. Pero, poco después, con más promesas que realidades, se consiguió convencer a los huelguistas quienes, confiando en el arreglo, depusieron su actitud a fines de mes. El 3 de marzo se volvió a la normalidad.

"La Maquinista" intervenía entonces, con resultado satisfactorio, en la primera prueba oficial del crucero "Extremadura" y, a los pocos días, en la segunda. Se consiguió un andar superior al de contrata, por cuyo motivo "La Constructora Naval Española" solicitó que se le relevara de practicar las pruebas con tiro forzado.

La Cámara de Comercio, proteccionista.

La Cámara Oficial del Comercio, Industria y Navegación, de Barcelona, solicitó al Gobierno que en las contratas de suministro para el Ejército, Marina y establecimientos penales, se impusiera como condición que el objeto de las mismas fuera producido en el país. Y la citada Cámara propuso la total renovación de las contratas, con las variaciones

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

introducidas en ellas a partir de 1894, en ocasión de invitarle la Dirección General de Aduanas a exponer las observaciones que juzgara oportunas antes de proceder a la nueva edición de las *Ordenanzas de Aduanas.*

Legislación social.

El Centro Industrial de Vizcaya proponía, en el mes de abril de 1902, llegar a una inteligencia con los restantes centros industriales de España para todo lo referente a legislación social. El primero de mayo celebraron una reunión conjunta el Fomento del Trabajo Nacional y la Cámara de Comercio de Barcelona a fin de designar una comisión mixta que, de acuerdo con los vizcaínos, entendiera en las reformas sociales y tratara del cambio de horas de trabajo en las oficinas comerciales. De esta comisión formaba parte Fernando Junoy.

La tercera generación.

Año tras año, los hombres que forjaron la gran "Maquinista" habían ido cayendo. Paulatinamente la segunda generación les había ido sustituyendo. Sus hijos, sus yernos, sus sobrinos, escalaron sus puestos y al iniciarse el siglo XX eran ya hombres maduros y aun dejaban paso a la tercera generación. Alguna familia nueva vino a incorporarse en la dura lucha en favor de una industria que parecía condenada a desaparecer en uno de aquellos momentos de crisis, desgraciadamente tan frecuentes.

Sin ningún apoyo oficial, "La Maquinista" había alcanzado la última década del siglo XIX. Algo compensada en ella de sus sinsabores, iniciaba el siglo XX con recursos suficientes para no sucumbir, renovados el espíritu y el esfuerzo con la nueva generación.

Sus obreros, adictos siempre, habían colaborado eficazmente con los dirigentes, trabajando incluso en días funestos para otras factorías, demostrando que sabían agradecer el trato de favor de que eran objeto. Ni las crisis, ni las huelgas, ni los trastornos políticos serán suficientes ya para conseguir aniquilar el hálito ardiente de sus máquinas poderosas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO VIII

EN MEDIO DE LA CRISIS DE PRINCIPIOS DE SIGLO Y EN LUCHA CONTRA LOS MALES ENDEMICOS, "LA MAQUINISTA" CAMINA HACIA UNA NUEVA EPOCA

(1902-1917)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Superada la desazón subsiguiente a la pérdida de las Colonias y fracasada la huelga general, el 17 de mayo de 1902, al cumplir dieciséis años de edad, jurada la Constitución, comenzó a reinar Alfonso XIII, dando por concluída su regencia su madre doña María Cristina mientras los talleres y fábricas barceloneses se hallaban laborando de nuevo.

La industria en el inicio de su recuperación.

Aun debiendo trabajar para un mercado restringido, de poca capacidad adquisitiva pero de necesidades múltiples que dificultaban la concentración y especialización industrial, la industria catalana se recuperó en pocos años y adquirió nuevo impulso. No consiguió salvar, sin embargo, la distancia que la separaba de la de otros países donde la concentración y la especialización industriales llevaban ya lustros de existencia.

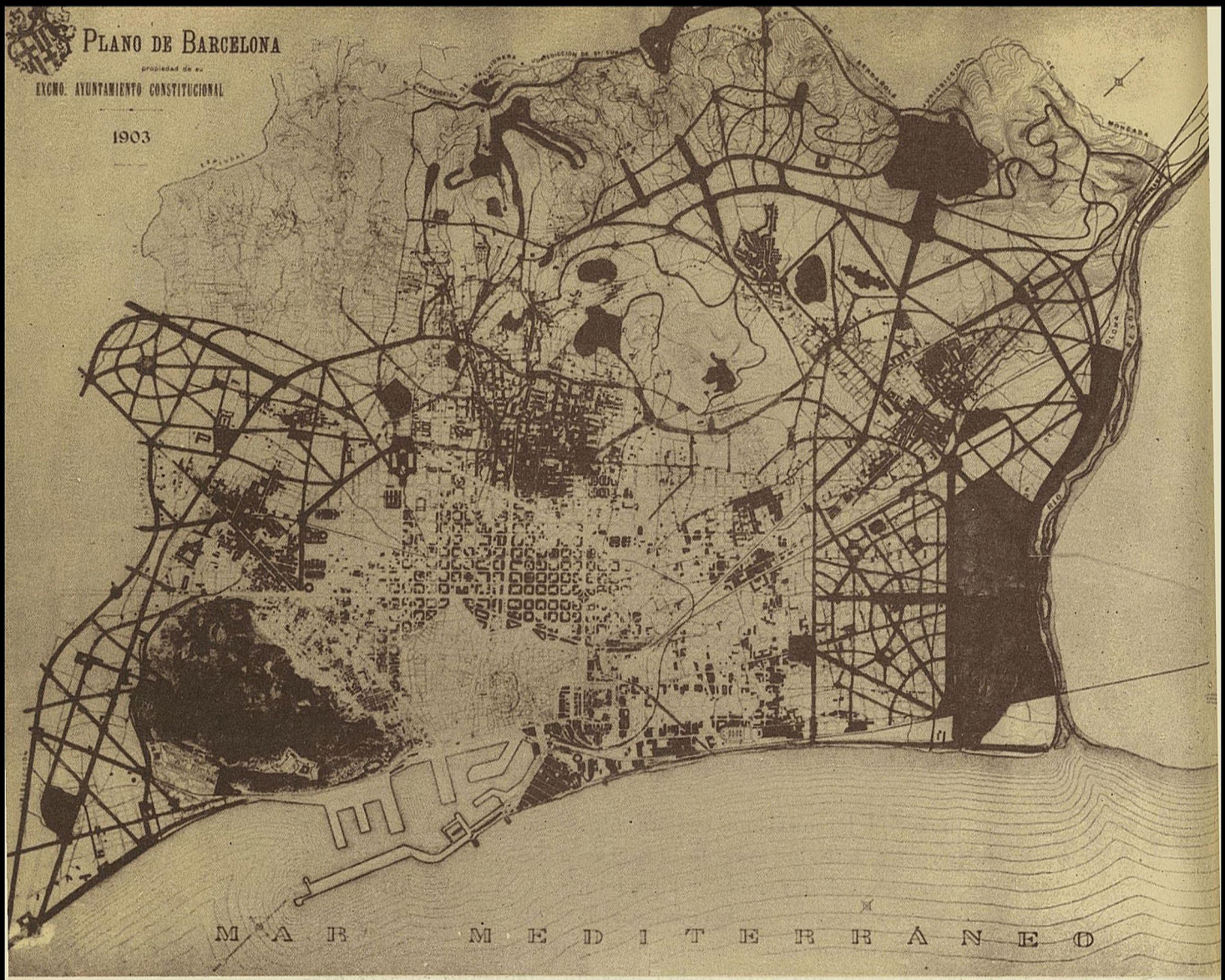
Por su parte, el lerrouxismo era un obstáculo para el desarrollo industrial. Lerroux acusaba ante los obreros a los catalanistas de la "Lliga", de burgueses y opresores del proletariado. Aunque había fracasado en sus propósitos la huelga general de 1902 y a pesar de que hasta 1906 la acción obrera — según Solá Cañizares — se manifestó carente de la cohesión que antes había logrado, siguiendo sólo la oratoria de Lerroux, llegaron a producirse en Barcelona 123 huelgas parciales desde 1903 a 1905 — de ser ciertas las cifras que Sastre proporciona.

La situación interior del país distaba mucho, pues, de ser segura. En las fábricas y talleres de maquinaria la jornada seguía siendo de diez horas "oficiales", a las que se añadían más horas cuando el trabajo apremiaba. El jornal diario de un ayudante de montador, en 1902, ascendía en "La Maquinista" a catorce reales. Y era un jornal envidiado por muchos.

Alfonso XIII empieza su reinado.

Cuando el 17 de mayo de 1902, según hemos indicado ya, dió principio Alfonso XIII a su reinado, siguió en el poder el partido liberal histórico presidido por Práxedes Mateo Sagasta. La situación no cambió, llegando a producirse, en mayo y junio, numerosas huelgas en diversas poblaciones industriales de la región catalana.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



En 1903 la edificación apenas llega a la Diagonal. Se ha poblado la derecha del Ensanche entre el Paseo de Gracia y el de San Juan; en cambio se edifica mucho más lentamente la zona izquierda

Los talleres de "La Maquinista" seguían trabajando. Se concluía en ellos las calderas y maquinaria para el crucero "Reina Regente". Miguel Salvadó continuaba en la presidencia de la Junta de Gobierno que, el 20 de junio, ratificaba la escritura de venta a la "Sociedad de Navegación e Industria" de la participación que "La Maquinista" poseía en el varadero del puerto. Las máquinas del "Reina Regente" eran recepcionadas ya el 4 de julio.

A mediados del mismo mes, quedaba constituída, bajo la presidencia de José M.ª Cornet y Mas, la comisión arancelaria de la Cámara de Comercio. A causa de la indiferencia de los productores no pudo ver correspondidos sus desvelos, resultando infructuosa su gestión durante la mayor parte del año.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Vanguardia de 26 de julio, al comentar la cabalgata artística industrial que se estaba planeando con motivo de las fiestas de la Merced, anunciaba que en ella figuraría una carroza del Fomento del Trabajo Nacional representando "La Maquinista". El gran desarrollo adquirido por esta Sociedad hacía que se sintiera admirada por todos. Fructificaba el tesón de sus dos primeras generaciones de titanes.

La industria en las fiestas de la Merced.

No tardaron en manifestarse, sin embargo, los síntomas de una crisis general, mientras la revisión arancelaria se iniciaba con escaso entusiasmo. En el segundo semestre de 1902 empezaba a faltar el trabajo. Se propugnaba para disminuir el paro la creación de una nueva escuadra y el comienzo de obras públicas.

Crisis en puerta.

Villaverde se oponía tenazmente a la reorganización naval del país, que Silvela y Maura deseaban. En tales circunstancias, a principios de diciembre, los debates administrativos acerca de las construcciones náuticas provocaban una crisis ministerial. Los liberales abandonaban el poder a los conservadores. Los frecuentes cambios de Gobierno y la alternancia de ministerios liberales y conservadores en el poder, si no provocó escisiones radicales ni significó cambios profundos en las líneas generales de la política interior, solía retrasar considerablemente algunos expedientes en los ministerios. Los cambios de ministros eran aún más frecuentes que los de los propios Gabine-

La calle Fernando, prestigiosa y lujosa nueva arteria del casco antiguo, con la animación de un día de las Fiestas de la Merced en 1902



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Tal era el aspecto de la Plaza de Cataluña a principios del siglo XX. En primer término un tranvía de tracción animal de "La Catalana", que por cinco céntimos trasladaba a los pasajeros de dicha plaza a Gracia

tes debido a las numerosas crisis parciales. Se daba el caso, a veces, de que, años más tarde, un Gabinete prosiguiera su política interrumpida por el que le sucedió, dando con ello un salto atrás que sólo producía nuevos retrasos. Tal fué el caso de la organización de la Marina.

La cuestión de la zona neutral.

Mientras tanto en Cataluña se estaba preparando una huelga general. Treinta representantes de las sociedades obreras federadas habían convenido ir al paro general para apoyar las pretensiones de los carreteros de Barcelona. Varios obreros de las fábricas de los alrededores de la ciudad habían prometido su colaboración.

1903

El día 4 de enero de 1903 circuló el rumor de que la huelga iba a empezar, pero las autoridades llegaron a tiempo para evitarla. Barcelona solicitó del Consejo de Ministros que se le concediera una zona neutral para el comercio. Pero las provincias castellanas protestaron contra esta petición.

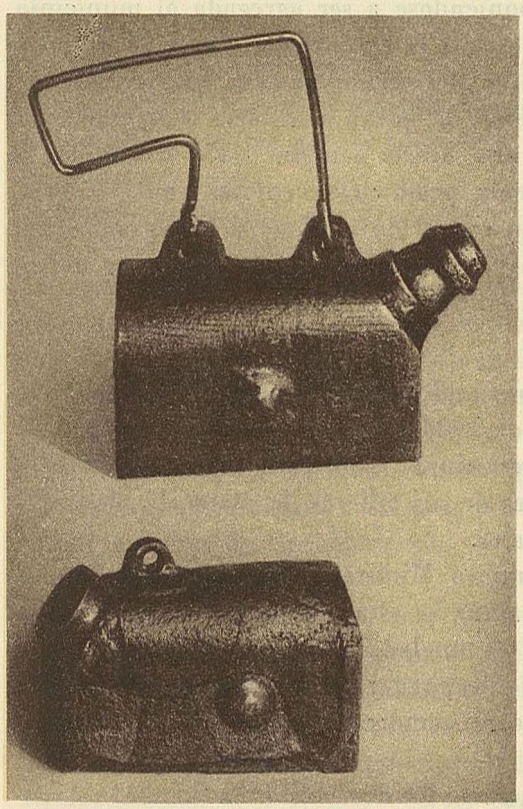
Prometía Antonio Maura que la cuestión sería estudiada en uno de los próximos Consejos de Ministros. La *Correspondencia de España* publicaba un artículo alegando la conveniencia de establecer una zona neutral en Barcelona, ya que Génova y otros puertos cercanos estaban compitiendo con su comercio. Pero observaba que no debía crearse tal zona en perjuicio de nadie.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Una vez más se volvía a suscitar la pugna entre el centro peninsular y la periferia, entre la España agrícola y la industrial y comercial. El Fomento del Trabajo Nacional, bajo la presidencia de Luis Ferrer-Vidal, celebraba sesión el día 25, eligiendo para vocal de la sección de Industria a Fernando Junoy Vernet, Director de "La Maquinista". Se planteó en aquella sesión el tema de la zona neutral, exponiéndose la confianza de que se desvanecerían los prejuicios que contra ella se habían alzado.

Una comisión barcelonesa desplazada a Madrid proponía que se invitara a una conferencia a los castellanos para tratar del asunto con serenidad. El Gobierno no se decidía, ya que, por una parte, la Federación Agrícola de Castilla la Vieja y el Centro Gamacista de Valladolid se oponían con tenacidad a la concesión, proclamándola ruinosa para Castilla. Por otra parte, Bilbao y Sevilla parecían dispuestas a pedir también igual concesión que Barcelona.

Francisco Silvela, presidente del Ministerio, salió de apuros manifestando que en tiempo oportuno se presentaría a las Cortes un proyecto, abogando por la concesión de zonas neutrales en Barcelona, Bilbao y Cádiz.



Modelos de bombas usadas por los anarquistas de principios de la presente centuria, terror y pesadilla barceloneses

Gestiones de apaciguamiento social.

El día 29, el crucero "Princesa de Asturias" realizaba en Cádiz las pruebas de las máquinas construídas en los talleres de "La Maquinista". En España, poco a poco se ensayaban y ponían en práctica los progresos realizados en los ferrocarriles.

La "Compañía General de Tranvías" procedió a sustituir el servicio de vapor del ferrocarril de Sarriá por coches automotores eléctricos. Desde mayo de 1903 empezó a funcionar

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

entre la Plaza de Cataluña y Sarriá con intervalos de unos cinco minutos. Costaba el billete completo veinticinco céntimos.

Aquel mismo mes se planeó una nueva huelga general en Barcelona. La semilla lerrouxista germinaba. No obstante, la lucha social no ofreció durante todo el 1903 ningún conflicto comparable al de la huelga general del año anterior. La Cámara de Comercio de la ciudad estaba facultada por real decreto, desde el 21 de junio de 1901, para intervenir en cuantos litigios se suscitaran entre patronos y obreros, siempre que unos y otros le cedieran o solicitaran el arbitraje. En función de este cometido no cesaba en sus gestiones de apaciguamiento, si bien la pasión y el estado de atraso cultural del país impedían que la mediación fuese siempre efectiva.

A principios de junio, conseguía "La Maquinista" el pedido de cuatro locomotoras para el ferrocarril de Manresa a Berga, pero los encargos de material ferroviario no abundaban como antaño.

Agregación de Horta.

La villa de Sarriá seguía oponiéndose a ser agregada al municipio barcelonés. Horta, en cambio, deseaba la agregación. Ya el 18 de julio de 1901 sus vecinos la habían solicitado sin conseguirla. El 3 de febrero y el 13 de marzo de 1903 volvieron de nuevo a instarla, siéndoles concedida el 9 de julio del mismo año. Horta contaba 4.354 habitantes y consideró que la agregación debía producirle ventajas considerables. Por entonces empezaba a preocuparse el Ayuntamiento de la ciudad de unir urbanísticamente los grupos agregados años antes al núcleo barcelonés, trazando grandes vías de enlace.

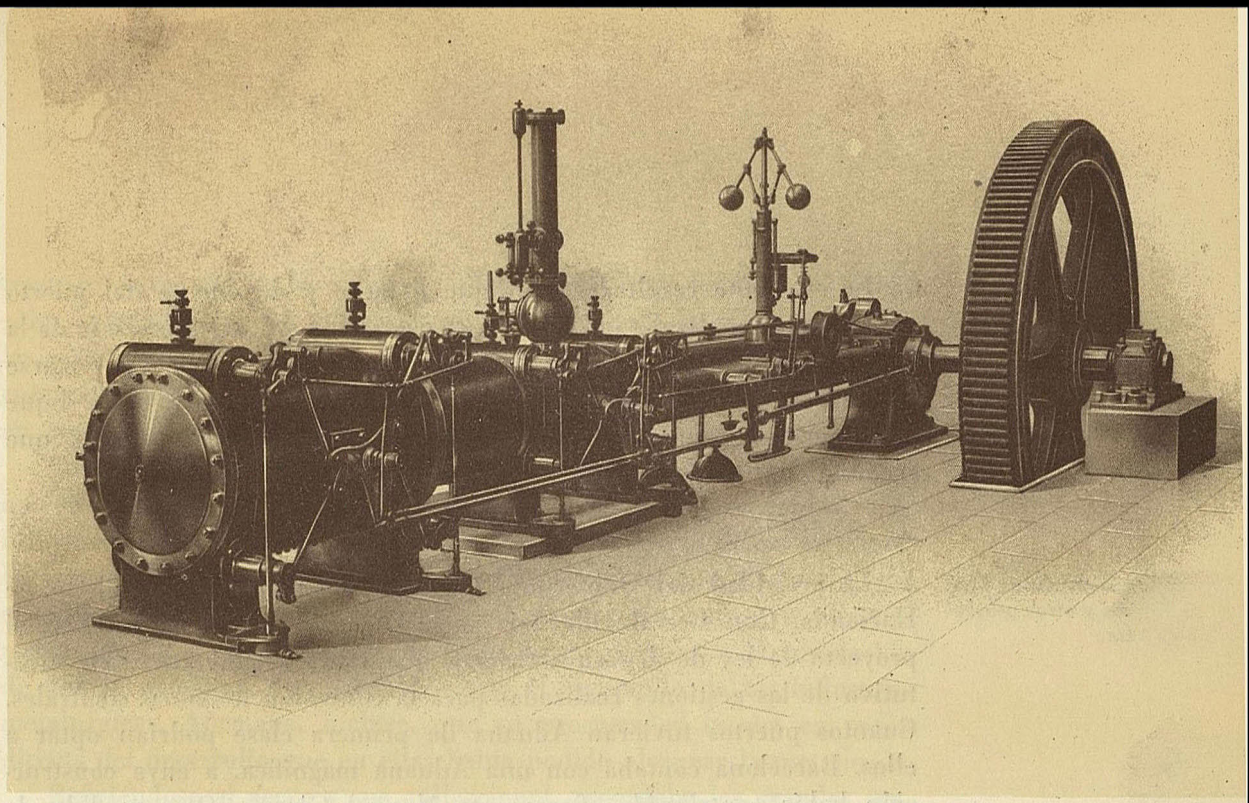
Reforma en Hacienda.

La Casa inglesa "Vickers Sons and Maxim Limited" escribía desde Londres, con fecha 10 de julio de 1903, certificando la alta calidad de las máquinas del crucero "Extremadura", construídas por "La Maquinista" y elogiaba las instalaciones de sus talleres, la mano de obra perfecta y la calidad de los materiales.

Cuando pasó a presidir el nuevo Ministerio Raimundo Fernández Villaverde, en el muelle de Cataluña se estaba montando un poderoso titán para trasladar bloques de 80 toneladas al punto de embarque en la chalana. Dispuesto aquel Gobierno a realizar una vasta reforma en Hacienda, con objeto de sanearla, empezó a remover la cuestión de los tratados de comercio.

Esta circunstancia vino a favorecer los desvelos de la Comisión Arancelaria de la Cámara de Comercio de Barcelona. Cuando industriales y comerciantes comprendieron que el arancel español vigente iba a servir

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor "Compound-Tandem" con distribución "Corliss", condensador y engrase a condensación del cilindro de A. P., de una potencia de 225 HP. (1905)

de base para los tratados que se concertaran, se dispusieron a detener el peligro que les amenazaba por no corresponder las tarifas — en vigor desde 1877 — a las necesidades de la industria, muy distintas de las de aquel entonces.

Alejó momentáneamente el peligro un brillante informe de Luis Ferrer-Vidal, presidente del Fomento del Trabajo Nacional, exponiendo la necesidad previa de reformar los aranceles antes de concertar nuevos tratados de comercio. La Comisión Arancelaria activó sus gestiones y aun la propia Junta directiva de la Cámara de Comercio se dispuso a ofrecer al Gobierno un proyecto de aranceles.

Además, el ministerio de Agricultura concedía 100 pensiones, de 150 francos mensuales, para obreros que desearan realizar estudios en el extranjero — Francia y Bélgica — con el fin de perfeccionar su trabajo y ampliar sus conocimientos.

Progreso industrial.

Una nueva línea de tranvías eléctricos sustituía, en agosto de 1903, a los vehículos de vapor que hacían el trayecto de Barcelona a Badalona y Mongat. Los nuevos coches automotores tenían dos motores eléctricos, que desarrollaban una fuerza de treinta y cinco caballos. Iban equipados con tres frenos y eran capaces para cincuenta pasajeros. La sustitución del vapor por la electricidad era uno de los fenómenos más importantes de aquel momento.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El excelente resultado del dique flotante y deponente del puerto de Barcelona motivaba la visita a nuestra ciudad del ingeniero jefe de la Compañía del Canal de Suez, Mr. Louis Perrier, con el fin de percatarse de la valía de los talleres de "La Maquinista" y encargarles otro dique igual para su Compañía. Acudió el citado ingeniero a los talleres, que recorrió con suma atención, viendo además funcionar el dique.

Los depósitos francos y otros proyectos.

La actividad del Gobierno Villaverde no cesaba. Su ministro de Hacienda, González Besada, leía en el Congreso, el 24 de octubre, el proyecto de ley de depósitos francos que venía a convertirse en sustitutivo de las gestiones realizadas para la concesión de zonas neutrales. Cuantos puertos tuvieran Aduana de primera clase podrían optar a ellos. Barcelona contaba con una Aduana magnífica, a cuya construcción había contribuído eficazmente Manuel Girona. Otra medida de indiscutible importancia la constituía el proyecto de ley de descanso dominical que iba a debatirse en el Congreso.

Falta de trabajo y despidos de obreros.

1904

En los comienzos de 1904 "La Maquinista" se veía obligada a despedir personal en algunas secciones por escasez de trabajo a pesar de haber conseguido algunos encargos, poco importantes, ciertamente. En vista de ello los obreros de la Sociedad se reunían, el 7 de febrero de 1904, con objeto de coaligarse ante los despidos. Por fortuna, un nuevo acopio de pedidos — entre los que figuraban: una máquina de vapor de 100 caballos para "Trenor y Cía.", de Valencia; un motor de 100 caballos, dos bombas y una dínamo para la Sociedad "Aguas Potables" de Barbastro, y dos motores de 50 caballos cada uno para Juan Manuel Medina, de Belalcázar — evitó que se siguiera despidiendo personal.

Pero la crisis continuaba. Desde hacía muchos años la Caja de Ahorros registraba semanalmente más imposición de dinero del que se devolvía. Pero desde la última semana de febrero se devolvía triple cantidad de dinero del que se imponía. El hecho era sintomático. Las subsistencias aumentaban de precio y el número de parados forzosos crecía.

La ley del descanso dominical, sancionada por el monarca en 4 de marzo de 1904, llegaba en un momento crítico como un grano de arena más en la búsqueda de soluciones a la falta de trabajo. Aunque no era éste el único objetivo que la inspiraba, no se le puede negar oportunidad. Por su parte, el Ayuntamiento de Barcelona trataba de arbitrar

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

recursos para aliviar la situación. Promovía obras públicas y prodigaba la beneficencia al mismo tiempo que requería la colaboración de las clases pudientes. El 11 de marzo hizo un llamamiento público, rubricado por el alcalde Guillermo de Boladeres, solicitando donativos en especies y en metálico.

Pocos días después, en la Memoria de recepción en la Real Academia de Ciencias de Barcelona, José M.ª Cornet y Mas se refería a la *influencia de la Metalurgia en la prosperidad y poderío de las naciones.* El tema había sido escogido adrede. Era evidente que el puesto que ocupaba España entre las naciones industriales era muy bajo. Examinando las causas del progreso de otros países, llegaba a la conclusión de que la principal de ellas había sido el desarrollo de las industrias metalúrgicas. Afirmaba, incluso, que su prosperidad estaba en razón directa del desarrollo que en ellas había podido alcanzar la metalurgia.

Refiriéndose al acero y sus aplicaciones, recordaba las grandes centrales eléctricas, las máquinas marítimas que podían trabajar ya a la presión de 20 atmósferas y a la velocidad de cuatro a seis metros por segundo, imprimiendo velocidades de 23 millas a los trasatlánticos y de 30 millas a los torpederos. Pero en cambio resultaba desconsoladora la estadística del comercio exterior de España.

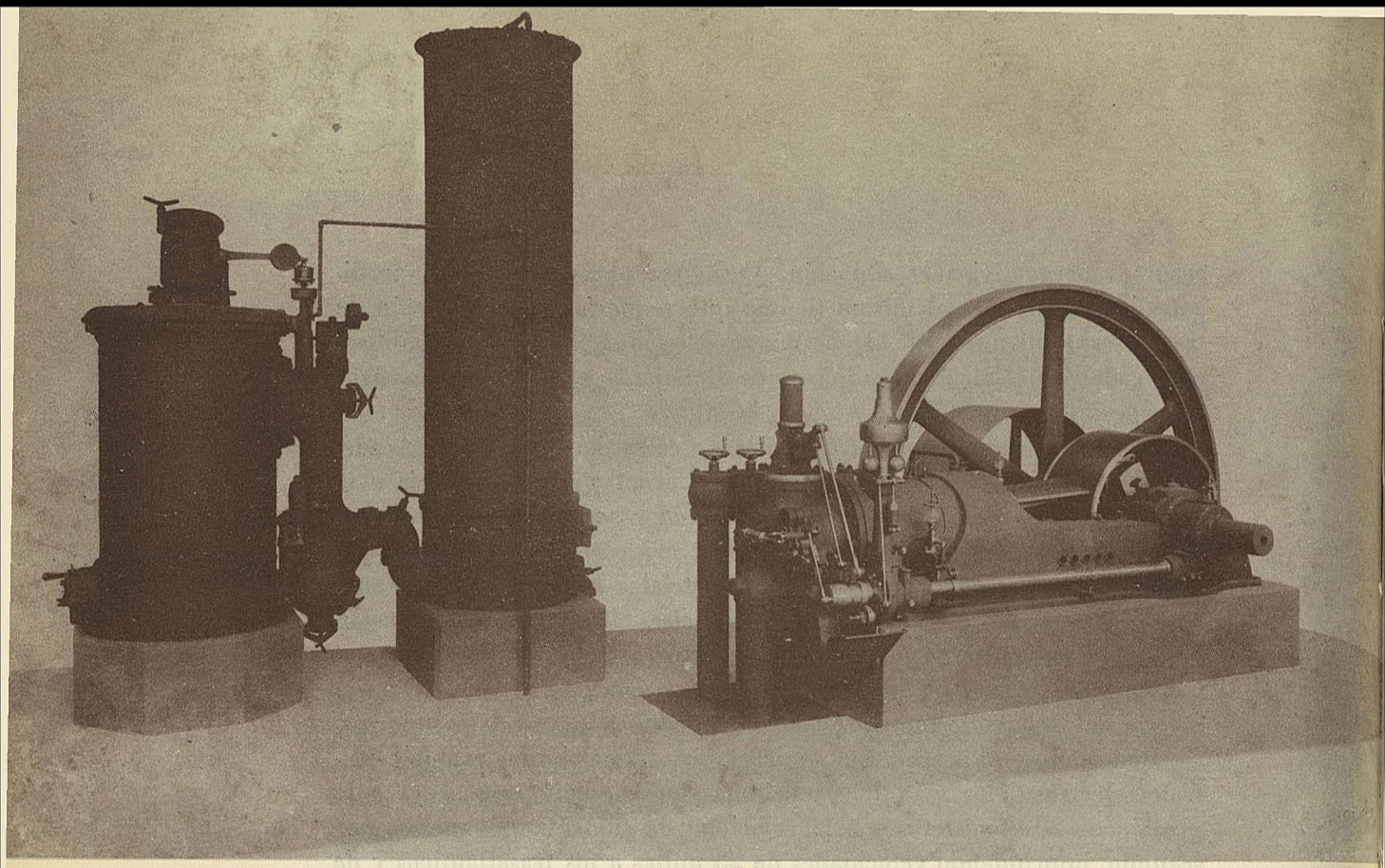
Viaje de Alfonso XIII a Cataluña.

En marzo de 1904 se propuso la visita de Alfonso XIII a Cataluña y la organización en Barcelona de una Exposición de Arte Mecánico en la que figurarían las dos locomotoras que "La Maquinista" concluía por aquel entonces. En buena parte la visita oficial a Barcelona tenía por objeto estudiar de cerca la industria catalana para remediar en lo posible su situación precaria. Se daba como seguro que don Alfonso acudiría a los talleres de "La Maquinista". La visita iba preparada por un real decreto de 30 de marzo, creando la Escuela Industrial de Barcelona, paso preliminar para el desarrollo de las industrias.

Además, se contaba con la devoción popular hacia el joven monarca como antídoto contra las penas. El espectáculo de la llegada, el 5 de abril, resultó impresionante. El pueblo entero se lanzó a la calle para aclamarle.

Dos días después se abría una información ante la Junta de Reformas Sociales para que se expresaran opiniones acerca del descanso dominical, y otra ante el ministerio de Hacienda, cuya cartera desempeñaba Guillermo de Osma, para que se remitieran las modificaciones, adiciones o supresiones que, a juicio de cada informante, debieran ser tenidas en cuenta en la reforma arancelaria en proyecto. Se daba para esta

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Conjunto de motor de gas pobre con su gasógeno y "Scrubber", de una potencia de 40 C. V. (1905)

última información el plazo de dos meses y se exhortaba a los industriales y comerciantes que ya anteriormente hubiesen formulado instancias solicitando la alteración de los textos o de los derechos vigentes, a que las repitieran si no habían cambiado las circunstancias que habían motivado sus peticiones.

Sin embargo, disgustados por la ponderación del saludo tributado por Francisco Cambó al monarca, los elementos de izquierda que ya se hallaban disconformes con el viaje del soberano, se separaron de la "Lliga" y fundaron el "Centre Nacionalista Republicà" y el periódico *El Poble Català*.

Visita de Alfonso XIII a "La Maquinista".

El día 16 de abril de 1904, a las ocho de la mañana, salió el Rey de Capitanía General acompañado del ministro de la Guerra y otras personalidades, dirigiéndose a la Barceloneta, para visitar los talleres de "La Maquinista". La calle de San Fernando estaba espléndidamente decorada y desde los balcones, adornados con colgaduras, se arrojaron flores al paso del monarca.

En la puerta de los talleres esperaban Tous, Cornet y Mas, Junoy, Rull, Roig y Bergadá y Viure. En el vestíbulo, distinguidas damas ocu-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

paban una tribuna desde la que ovacionaron al soberano. En la sección de fundición se fundió en presencia del monarca una lápida conmemorativa en la que se leía: "Los operarios de La Maquinista Terrestre y Marítima a S. M. el Rey don Alfonso XIII. ¡Viva España!".

Subió después el soberano al piso superior, examinó los planos de varios buques de guerra y leyó los originales ingleses de los informes de los constructores "Mandslay Sons and Field" y "Vickers Sons and Maxim" en que expresaban ambas casas el halagüeño concepto que les merecían las obras de "La Maquinista", considerándola como una de las mejores entre los diversos constructores europeos.

También pudo leer don Alfonso un telegrama de la Compañía del Canal de Suez, fechado el día 15, en que se comunicaba a "La Maquinista" que su proposición en el concurso del dique para Port-Said había sido calificada en el segundo lugar entre los quince constructores de distintos países que habían concurrido al mismo. Finalmente, José M.ª Cornet y Mas leyó un discurso en el que agradecía el honor de la visita, recordando que la industria de maquinaria, derivada de la siderúrgica, era la madre de todas las demás y fuente de la prosperidad industrial y fuerza militar de las naciones. "Tanto es así — afirmaba — que hasta aquellos Gobiernos que son librecambistas en sus aranceles, son altamente proteccionistas para la industria metalúrgica en sus leyes y disposiciones de orden interior." Bélgica, por ejemplo, no había permitido que presentaran proposiciones para suministro de material ferroviario más que constructores belgas.

En el seno del Gobierno Maura se estaba trazando un plan — en el que había colaborado José M.ª Cornet y Mas — para el desarrollo de las industrias metalúrgicas, fomento de la marina mercante y defensa de la patria. Se hallaba pendiente de aprobación en el Parlamento, además, un proyecto de ferrocarriles secundarios, que podía ser fuente de trabajo durante varios años. Era preciso impulsar el desarrollo de los grandes intereses de la producción para conseguir el engrandecimiento y prosperidad del país. Todo ello lo glosó sucintamente Cornet y Mas en su mensaje de agradecimiento al Rey, contestando el monarca que tendría muy presente cuanto se le indicaba. Concluída la visita, partió con su séquito recibiendo de nuevo el homenaje de la muchedumbre.

Revisión de aranceles.

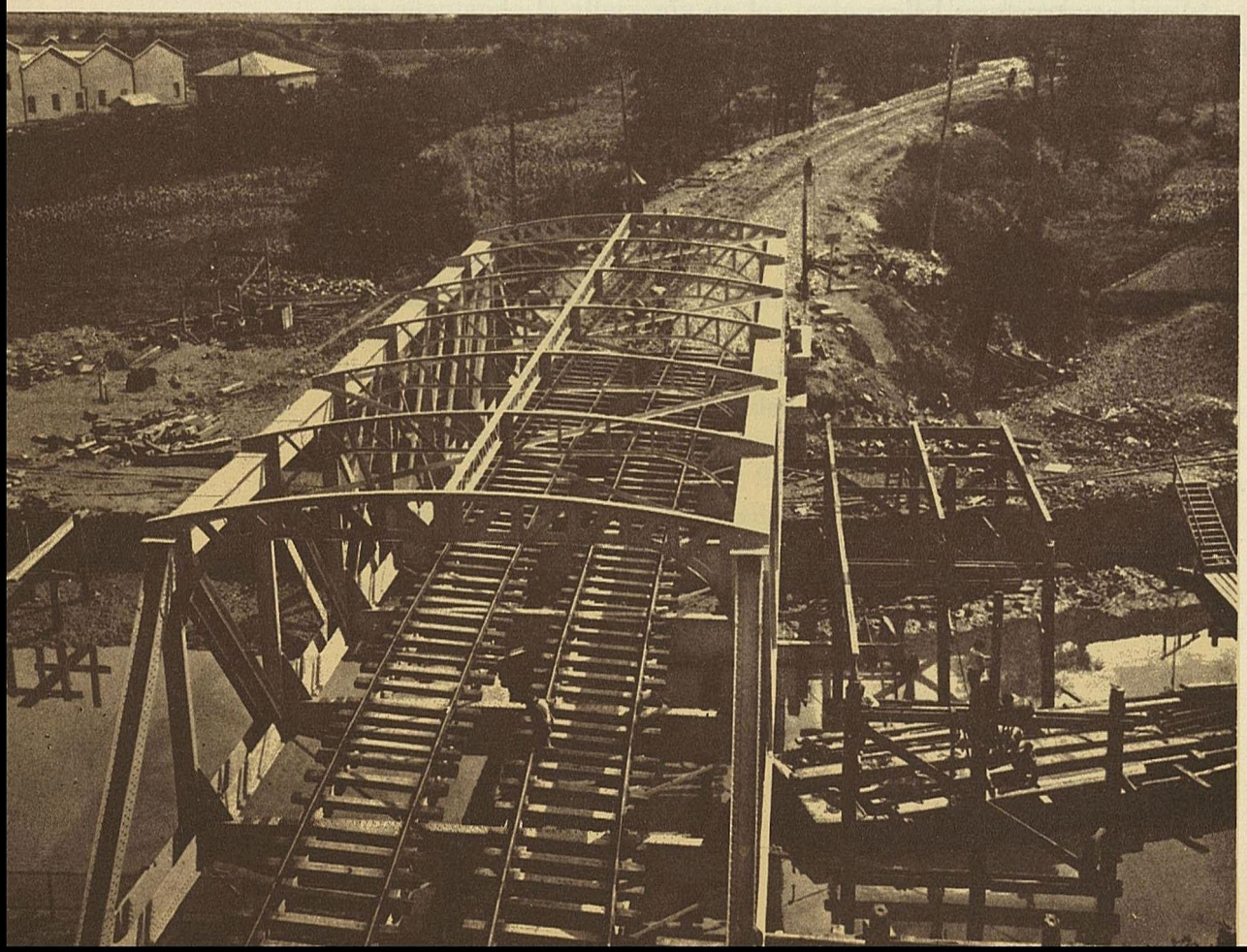
Durante este tiempo se iba efectuando, en forma callada pero eficiente y de una manera técnica y racional, la revisión de aranceles. La "Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios" — en la que se

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

hallaban inscritos casi todos los talleres de cerrajería y carpintería mecánica, fundiciones de hierro, bronce, caldererías, construcciones eléctricas, fumistería, etc. — remitió un escrito al ministerio de Hacienda detallando las partidas del arancel que, en su concepto, debían ser reformadas. Dicha Sociedad emitía su informe, como tantas otras cuyo parecer había sido consultado para que la reforma fuese eficiente. Se declaraba que era "una vergüenza nacional" que España exportara las primeras materias de las industrias metalarias al extranjero, que diversos países se beneficiaran de ellas y que se importara luego cuanto se precisaba aquí en metal elaborado "dejando a la industria nacional sólo el hueso de las reparaciones a roer". Así se expresaba un comentarista audaz.

Mientras España exportaba al año unos 8.000.000 de toneladas de mineral de hierro por un valor de 129.000.000 de pesetas, debía importar en maquinaria, construcciones metálicas, buques y material ferroviario por valor de 150.000.000 de pesetas anuales, dejando en cambio sin trabajo a más de 60.000 obreros. Por todo ello, se proponía en el citado informe que se reformara el arancel de exportación también y no sólo el de importación, puesto que el mineral de hierro abonaba el irrisorio derecho de 0'02 pesetas y el de cobre el de 0'20 pesetas.

Puente Capuchinos, emplazado en Oyarzun, en la línea de Madrid a Irún, de la Compañía del Ferrocarril del Norte (1907)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El Apeadero del Paseo de Gracia poco después de su inauguración. Los característicos coches de punto esperan a los pasajeros de un tren que acaba de llegar (1906)

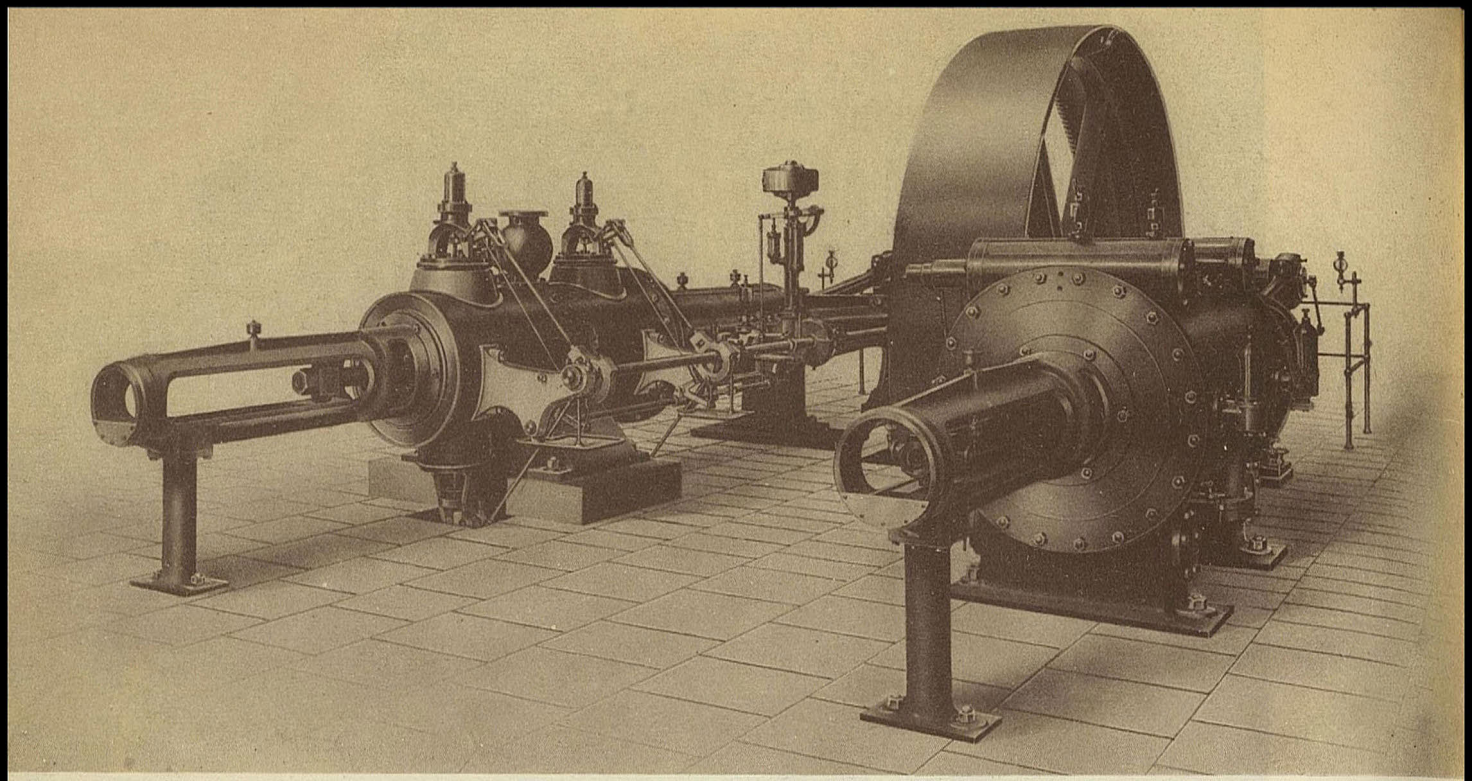
La labor de los conservadores, obstruída.

Pero, el propio Ministerio Maura, en el que cifraban sus esperanzas las industrias siderúrgicas y metalúrgicas gracias al proyecto de ferrocarriles secundarios, parecía dispuesto, en agosto, a renunciar al convenio del ferrocarril internacional del Noguera Pallaresa. El Principado, especialmente la provincia de Lérida, sentía la falta de ferrocarriles. Privarle del que se creía ya seguro, implicaba separarla de las rutas mercantiles y atenazarla. Aragón, en cambio, conseguía que se llegara a firmar el convenio estipulado por la comisión internacional con respecto al ferrocarril de Canfranc, acordándose el inicio de los trabajos.

Al adquirir, por entonces, la Compañía de los ferrocarriles del Norte, treinta locomotoras de gran potencia para destinarlas a prestar servicio en las líneas de Madrid a Irún, Zaragoza y Barcelona, las circunstancias del país no eran las más propicias para que estos encargos pudieran realizarse en España. Y si no se fabricaban aquí ¿cómo podría salirse de aquella situación, círculo vicioso en que se venían consumiendo tantos y tantos años?

Mientras tanto, la crisis beneficiaba los propósitos de los elementos liberales, socialistas y anarquistas, que se habían propuesto obstruir la labor de los conservadores gobernantes. Muchas industrias cerraban. Los productos agrícolas no eran suficientes. El comercio seguía siendo rudimentario. La moneda sufría depreciación constante. La producción era cada día más costosa y los elementos de la vida toda se habían enca-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor "Compound", tipo "Sulzer - Corliss", de una potencia de 400 HP. (1907)

recido. La miseria iba en aumento por falta de trabajo o por remuneración deficiente. Los liberales ejercían presión en el orden religioso con motivo del Concordato con la Santa Sede. La guerra ruso-japonesa estaba en plena efervescencia.

El proyecto de protección a la marina mercante y otras esperanzas.

1905

Pasaron los meses, y si bien el 14 de noviembre quedaba dispuesto un proyecto de bases para la reforma arancelaria, los sucesos inmediatos retrasaron todavía su aprobación definitiva hasta 1906. Cambiaron los ministerios y la crisis industrial continuaba en los comienzos de 1905. Las industrias de maquinaria trabajaban bastante menos de lo que hubiesen podido, de contar con encargos suficientes. "La Maquinista", gracias a las construcciones de motores de gas, conseguía en 14 de marzo de 1905 cerrar el balance con un beneficio líquido de 118.522'42 pesetas, que consentiría el reparto de 35 pesetas por acción.

La esperanza en la revisión arancelaria y en el proyecto de protección y auxilio a la marina mercante, redactado con clara tendencia al desarrollo de las industrias de construcciones navales, contarían, sin duda, como factores favorables en la Junta extraordinaria que iba a reunirse con objeto de decidir si se prorrogaba o se procedía a la liquidación de la Sociedad, ya que su término legal expiraba el 18 de junio de 1906. La Dirección seguía desempeñada por Ernesto Tous, José M.ª Cornet y Fernando Junoy, continuando Miguel Salvadó al frente de la Junta de Gobierno. En el citado mes de marzo, se recibían nuevos encargos de motores de gas y de alguna que otra máquina de vapor.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Desde junio de 1905 a enero de 1907 se desarrolla un año y medio de gobierno liberal. Durante este tiempo diversos organismos, entre otros, la Junta de Reformas Sociales, buscan medios para solucionar la crisis pertinaz.

A "La Maquinista", sin embargo, no le faltaron nuevos encargos: un motor de 100 caballos para Ramón Juliá, diversas grúas para ferrocarriles, un motor de 150 caballos para "Ignacio Font y Cía.", y cuarenta y dos tubos de fundación para el muro de defensa de la fábrica de gas "Sociedad Catalana para el alumbrado por gas".

Los devaneos de la política.

Al celebrarse el 12 de noviembre de 1905 elecciones municipales, las ganaron en la región catalana los catalanistas. Lerroux, en cambio, perdía terreno. De los devaneos de la política madrileña se aprovechó *Cu-cut* — semanario festivo barcelonés y de tendencias catalanistas — para sus crónicas y caricaturas. Una de éstas — publicada con motivo del "banquete de la Victoria" con que los catalanistas celebraban su triunfo — fué considerada ofensiva para el Ejército, y motivó, el 25 de noviembre, el asalto a su imprenta y oficinas y a las de *La Veu de Catalunya*, órgano de la "Lliga regionalista". El catalanismo crecía y de aquí surgió el movimiento de "Solidaridad Catalana". En vano, el día 27, se decretaba la suspensión temporal de las garantías constitucionales en Barcelona. El Ministerio presidido por Montero Ríos tuvo que dimitir, siendo sustituído el primero de diciembre por el Gobierno, liberal también, de Segismundo Moret.

El proyecto de ley relativo a la reforma arancelaria se leía en el Congreso el 15 de diciembre. La campaña proteccionista daba sus frutos, ya que este proyecto aceptaba en su esencia el formulado por la Junta de Aranceles y Valoraciones, siendo en consecuencia bastante satisfactorio para los industriales, puesto que amparaba a la producción nacional. No obstante, se temía aún que sufriera algunas modificaciones por la ingerencia extranjera antes de su aprobación definitiva.

Actividades de "La Maquinista".

Con objeto de obtener una reducción en el impuesto de Derechos reales decidió "La Maquinista" instar al ministerio de Hacienda, solicitando que se aclarara el párrafo 3.º del artículo 12 del Reglamento para la administración y realización del citado impuesto, en el sentido de que por "activo social" se entendiera sólo el activo líquido, hecha deducción del pasivo, en contra de lo que hasta entonces se venía haciendo. El Fomento del Trabajo Nacional decidió apoyar esta instancia por creerla razonable, pero el cambio ministerial la sepultó en el olvido.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

1906

Hallándose en Barcelona el ministro de Hacienda del Gobierno Maura, Guillermo de Osma, visitó el 5 de enero de 1906 los talleres de "La Maquinista" en compañía de Cornet y Mas. Cinco días después se declararon en huelga los torneros de las fábricas de muebles solicitando que en todos los talleres se trabajara sólo nueve horas diarias. Llegado a nuestra ciudad el día 16 el príncipe Adalberto de Baviera, el mismo día acudió a visitar los talleres de "La Maquinista" y el dique flotante y deponente del puerto.

Proyectos legislativos.

El asunto de la reforma arancelaria no estaba aún concluído. Al reanudarse en 26 de enero de 1906 la discusión en el Congreso, Azcárate se opuso a la reforma declarándose librecambista. Segismundo Moret le contestó que aunque era liberal debía por su parte admitir que el cambio de los tiempos imponía modificaciones en el arancel, debiendo protegerse la producción nacional para eliminar los desórdenes sociales de Barcelona y Vizcaya, remediando sus necesidades. Antonio Maura aportó datos demostrando que las primeras materias de exportación eran el 15 por ciento fijo de los productos elaborados y que, en consecuencia, sólo la tendencia al proteccionismo industrial podría nivelar la balanza económica.

Por su parte, el ministro de la Gobernación presentó en el Congreso un proyecto de ley declarando la imposibilidad de embargar el salario que no excediera de dos pesetas al día. Se completaba así el artículo 1.449 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que ya declaraba inembargables el lecho cotidiano del deudor y su mujer y los de sus hijos, las ropas de uso preciso y los instrumentos para el ejercicio del arte u oficio a que se dedicara.

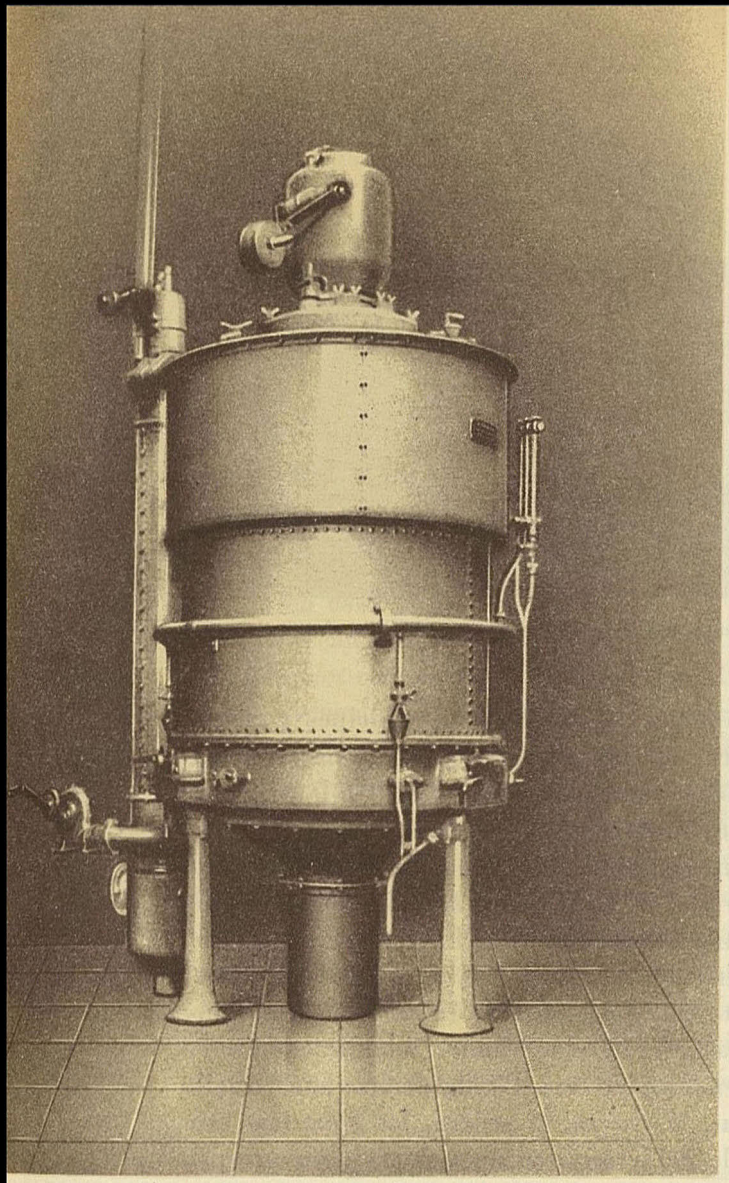
Los aranceles de Aduanas de 1906.

La crisis de trabajo iba en aumento. En Andalucía numerosos braceros emigraban al Brasil. El 4 de marzo los obreros marmolistas de Barcelona conseguían la jornada de ocho horas.

A propuesta de Amós Salvador, ministro de Hacienda del Gobierno Moret, firmó Alfonso XIII, en 23 de marzo de 1906, un real decreto aprobando los nuevos aranceles de Aduanas, que se publicarían en la *Gaceta de Madrid* en días sucesivos a fin de que durante el mes de abril se pudieran formular las reclamaciones que se juzgara oportuno.

Las embajadas francesa y alemana en Madrid subvencionaron una campaña periodística contra estos aranceles con vistas a combatir los perjuicios que a ellas les irrogaban. Una vez más, se ponía de manifiesto la intrusión extranjera en las reformas económicas del país aun-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Gasógeno para motores de gas pobre de 175 a 200 C. V. (1907)

que, esta vez, con escaso resultado. El optimismo que despertaban las perspectivas del nuevo arancel, inducía a "La Maquinista" a prorrogar por otros diez años la vida de la Sociedad.

Barcelona proyectaba, a principios de mayo, la urbanización de las calles de la Barceloneta. Por su parte los obreros de diversos oficios iniciaban la reclamación de la jornada de ocho horas. Varios patronos contestaron cerrando sus fábricas y talleres. El Gobernador civil, Duque de Bivona, mandó llamar a una comisión de patronos para que opinaran ante la demanda de los obreros. Los patronos contestaron que no podían acceder a la petición de la jornada de ocho horas cobrando el mismo jornal. Juzgaban que serían objeto de la competencia ruinosa por parte del extranjero donde se seguía trabajando incluso diez horas diarias.

Ante las presiones exteriores para que se rebajaran los derechos del nuevo Arancel, la Sociedad obrera "Tres Clases de Vapor" presentó una exposición al Gobierno solicitando que no accediera de ningún modo a la reducción. La "Sociedad Humanitaria" de los obreros de los talleres de "La Maquinista" se adhirió a la exposición citada, por telegrama dirigido al Ministerio y recibió de Moret, presidente del Consejo, contestación ofreciéndose a estudiar la solicitud.

Mientras tanto, el 20 de mayo de 1906, el movimiento de "Solidaridad Catalana" celebraba en el Tívoli un acto político en que se reflejó la reacción de la masa de sus partidarios ante el ataque que el catalanismo había experimentado en noviembre del año anterior.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente de la Princesa sobre el río Manzanares, en Madrid, construído en los primeros años de siglo

La boda del Rey y la puesta en práctica del Arancel.

El 29 de mayo empezaron a llegar a Madrid los príncipes y embajadas extraordinarias que representarían a sus respectivas naciones en la boda de Alfonso XIII. El enlace matrimonial del Rey con la princesa Victoria Eugenia de Battenberg tendría lugar dos días después. El 31, celebrada ya la ceremonia nupcial, desde un balcón del segundo piso de la casa núm. 88 de la calle Mayor, un hombre arrojó sobre el coche regio un ramo de flores con una bomba dentro. El artefacto al estallar produjo diversos muertos y heridos pero los Reyes resultaron ilesos.

Promulgado definitivamente, el 23 de junio de 1906, el nuevo Arancel — que deberá subsistir hasta 1922 sin grandes modificaciones —, dejó sentir muy pronto sus benéficos efectos. Puede decirse con Graell, que las industrias metalúrgicas, la lanera, la sedera, las eléctricas, un crecido número en resumen, le debieron o su nacimiento o su prosperidad. No le faltó, claro está, de momento, la oposición más o menos disimulada de cuantos — propios o extraños — se sentían heridos por él.

Tratado de comercio con Francia.

Las negociaciones entabladas para firmar con Suiza y con Francia sendos tratados de comercio, produjeron la alarma entre los industriales catalanes al saber que no se hallaban representados en la comisión española que gestionaba el segundo. Se decía que se concederían a Francia las rebajas de la segunda columna del arancel, modificaciones que se juzgaban excesivas.

En el Fomento del Trabajo Nacional se reunieron, el 25 de septiembre de 1906, los industriales del mismo con diversos senadores y diputados a Cortes decidiendo adoptar medidas enérgicas para impedir que continuaran las negociaciones en tal sentido. Aunque éstas se interrumpieron, fueron reanudadas poco después. Una protesta de los siderúrgicos de Bilbao fué acallada con la réplica de que sus indicaciones

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

habían sido tenidas en cuenta por la Junta de Aranceles. Ante una solicitud de algunos comerciantes de la "Liga de Defensa Industrial y Comercial" para que se hicieran concesiones a los intermediarios dedicados a la compra y venta, protestaron los vocales catalanes de la Junta de Aranceles y Valoraciones, por entender que dichas concesiones perjudicarían a la industria nacional.

En el mismo sentido se expresaba Damián Mateu, presidente accidental del Fomento del Trabajo Nacional, en carta publicada por la prensa de 3 de octubre. Y es que a los comerciantes les quedaba un recurso en caso de que el arancel no les conviniera: apelar al contrabando. En cambio, los industriales ante un arancel contrario no tendrían más solución que cerrar sus fábricas y talleres.

En el local social del Fomento se celebró el día 4 de octubre una magna reunión protestando contra el Gobierno por considerar que gestionaba acuerdos contrarios a las bases de revisión arancelaria y a los compromisos parlamentarios, que desatendía a la comisión catalana que se desplazó a Madrid y que su conducta en las negociaciones con Francia y Suiza arruinaba a la producción nacional.

Con estas quejas fué cursado un telegrama al presidente del Consejo de ministros, José López Domínguez, liberal demócrata inspirado por Canalejas, anunciándole además "la acción resuelta del país para defender el trabajo y subsistencia de industriales y obreros si el Gobierno no atiende la justa y patriótica reclamación".

M.ª Cornet y Mas, Director de "La Maquinista Terrestre y Marítima", en el discurso pronunciado ante SS. MM. Don Alfonso XIII
ña Victoria Eugenia en el acto inaugural del Puente de la Princesa, en Madrid, el año 1907



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Viendo que el asunto tomaba mal cariz, el ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter, pareció dispuesto a recibir a los comisionados catalanes. Pero éstos se hallaban ya de regreso. El Fomento del Trabajo Nacional publicó el 7 de octubre un extenso manifiesto exponiendo sus puntos de vista. No se oponía a que se concertaran tratados de comercio, pero sí a la forma en que se estaban llevando a cabo. El Gobierno no podía negociar tratado alguno, con aceptación de rebajas en los derechos de la segunda tarifa, sin haberle otorgado su consentimiento las Cortes, puesto que estimaban que la intangibilidad de la segunda tarifa era la única garantía de la estabilidad del régimen arancelario y del desarrollo industrial.

Renace el trabajo.

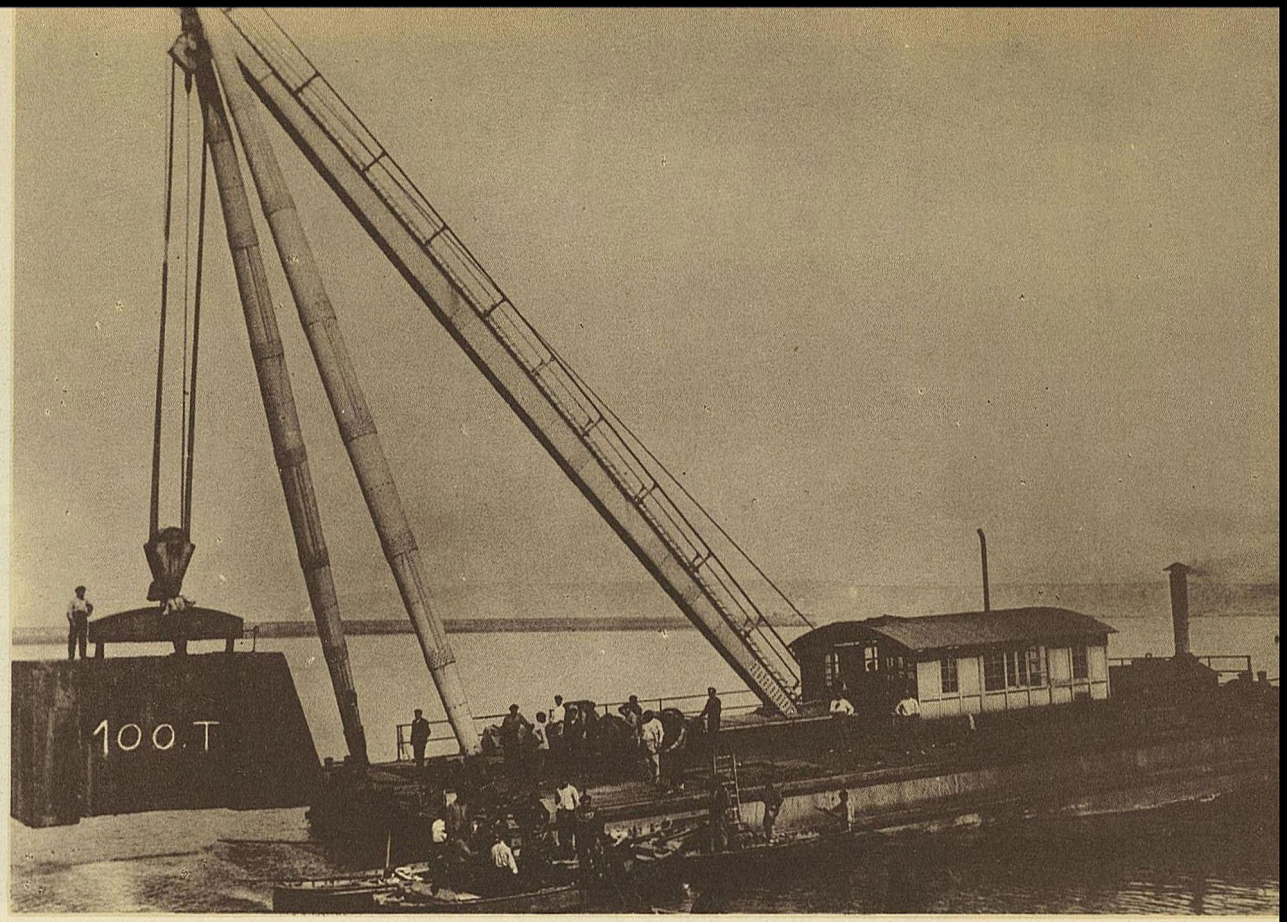
Mientras tanto, se había inaugurado en Barcelona la Facultad de Medicina y proyectado la Universidad Industrial. A este fin el Patronato Industrial entraba en tratos, poco después, con los Batlló para adquirir sus terrenos y fábrica, firmándose la escritura de compra el 23 de noviembre.

Los talleres de maquinaria notaron muy pronto los benéficos efectos del Arancel. "La Maquinista" empezó a trabajar con mayor entusiasmo. La Compañía ferroviaria de Madrid a Zaragoza y Alicante concertaba

La nueva escollera del puerto, construída en el Morrot en 1908



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Grúa flotante de 100 toneladas, construída con sus mecanismos, caldera y máquina de vapor para una empresa de Bilbao, en cuyo puerto aparece fotografiada (1908)

con ella la construcción de doce placas giratorias y cinco puentes de diecisiete metros de diámetro. "Altos Hornos de Vizcaya" le encargaba un motor de gas de 150 caballos. "Sucesora de Cuadras y Prim", de Sabadell, una máquina de vapor de 350 caballos. "Hijos de Ramón Giró", de Suria, una turbina de 225 caballos.

Se podía sentir satisfecha de su labor ya que el nuevo "Reina Regente", botado al agua en sustitución de su homónimo hundido en 1895, acreditaba su pericia en la construcción de las dos máquinas verticales de triple expansión, que desarrollaban una fuerza colectiva de 9.100 caballos con tiro natural, y 11.000 con tiro forzado.

Los mismos obreros se sentían orgullosos de pertenecer a "La Maquinista". Sabían que sus peticiones eran atendidas por la Junta y por la Dirección, que no dudaban en apoyarles en la reclamación de sus legítimos derechos.

Inicio del trienio maurista.

1907

Con Antonio Maura los conservadores volvían a gobernar desde el 25 de enero de 1907, ocupando el poder durante unos tres años. Una de sus primeras medidas de interés industrial fué la ley de 14 de febrero, que establecía la protección a la producción nacional. Decretaba que

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Barcelona el miércoles de la Semana Trágica de julio de 1909, vista desde la montaña de Montjuich, con el humo de los numerosos conventos incendiados

en los contratos para toda clase de servicios y obras públicas que precisara el Estado sólo se admitirían artículos de producción nacional, salvo caso de imperfección del producto nacional, comprobada mediante análisis o ensayos ante los propios interesados. Caso también de notable diferencia del coste con relación al producto extranjero, de reconocida urgencia que no fuese posible satisfacerla la industria española y de no existir en España la industria correspondiente. Le seguía al poco tiempo una disposición obligando a las industrias a poseer el libro de visita.

La industria trabajaba ahora bajo mejores auspicios. "La Maquinista" conseguía el encargo de una grúa corredera de treinta toneladas para los "Altos Hornos de Vizcaya" y de otros varios motores de gas; de una campana de buzo, del peso aproximado de 121 toneladas, para la fundación de los muelles del puerto exterior de Bilbao y de una grúa flotante de 100 toneladas de potencia para la colocación de bloques en los mismos muelles. El resultado del balance había mejorado bastante respecto a años anteriores y el porvenir se presentaba más halagüeño gracias a los aranceles en vigor y a la mencionada ley de 14 de febrero.

Los asuntos relacionados con la aplicación de dicha ley iban a ser

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

discutidos en mayo. El 10 del citado mes nacía el príncipe heredero de la Corona española.

Abundaban los pedidos y se pensaba, incluso, en organizar una segunda Exposición Universal. La Junta local de Reformas Sociales declaraba, en octubre, que el gasto mínimo anual de un obrero soltero ascendía a 1.087'75 pesetas y el de un obrero casado a 2.006'43 pesetas.

El Ensanche barcelonés.

A pesar de los años transcurridos desde su concepción, el Ensanche barcelonés no se desarrollaba dentro de un plan uniforme y ordenado. Las construcciones — más de 4.000 edificios — habían seguido, a menudo, las directrices caprichosas del interés particular. Una gran extensión de Ensanche se hallaba dotada de servicios de urbanización provisionales. La escasez de recursos impedía establecer la canalización general de servicios de agua y alumbrado. La red de alcantarillado se construía lentamente.

En los últimos meses de 1907 se hallaban adoquinadas en su mayor parte las calles comprendidas entre el Paseo de Gracia y el de San Juan. En cambio, las concesiones hechas al tranvía de Barcelona a Horta impedían el adoquinado de la calle de Ausias March.

A los cinco millones del presupuesto ordinario se añadían diez millones en presupuesto extraordinario con el propósito de realizar la apertura de la plaza de las Glorias prolongando la Gran Vía y desviando los arroyos que la dificultaban.

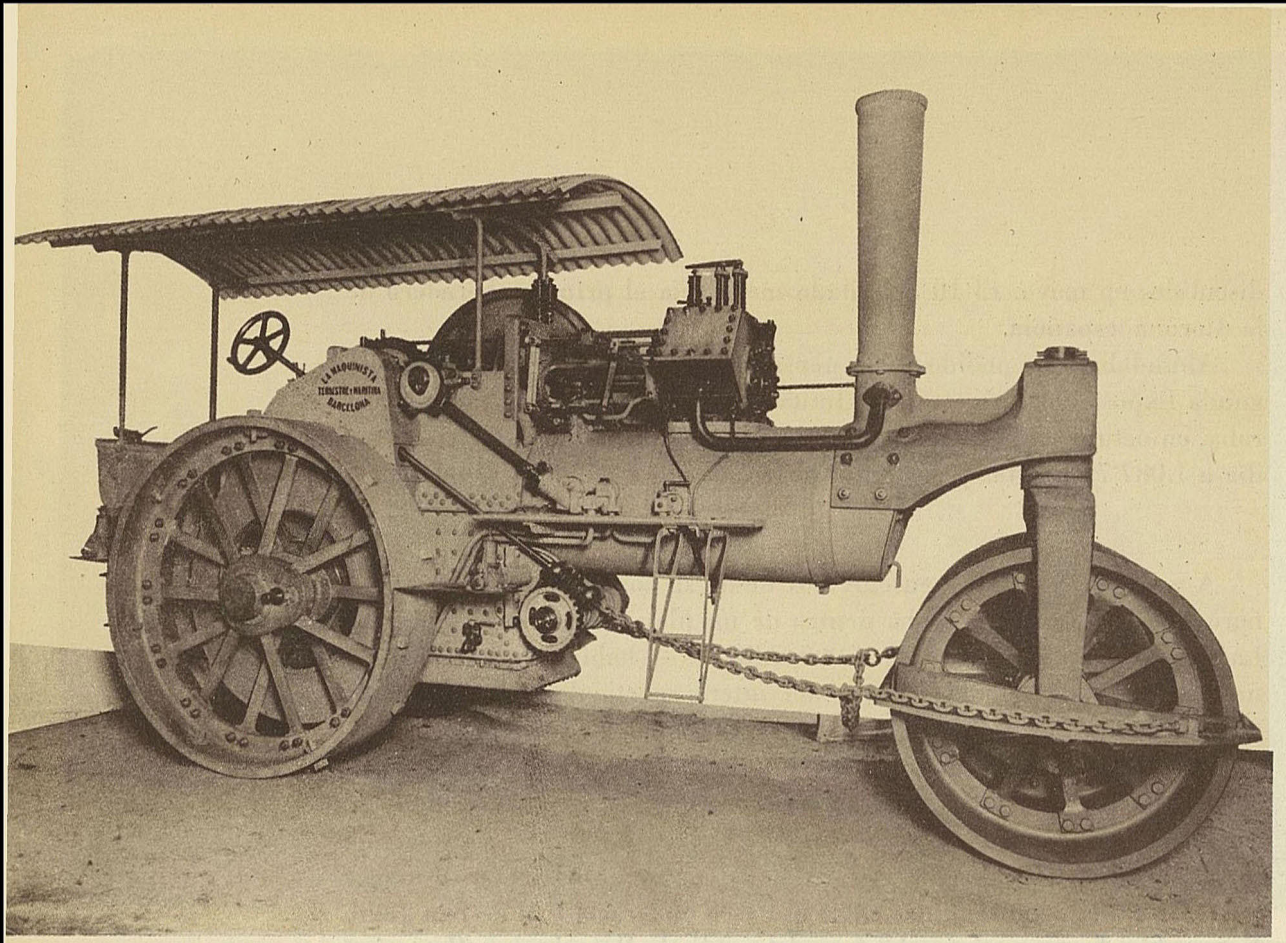
Para los enlaces con los pueblos agregados, ideó León Jaussely un plan que pretendía sustituir la plaza de Cataluña — urbanizada desde 1902 — por la de la Sagrada Familia en misión de centro urbano. Pero no llegó a cristalizar aunque se hizo mucha propaganda a su favor.

La técnica y la nueva escuadra.

Se estaban produciendo cambios de consideración en la técnica en constante perfeccionamiento. No obstante, esta misma técnica sufría rudos golpes cuando se producían graves catástrofes como la ocurrida el 26 de noviembre de 1907, al hundirse un puente, cerca de Cambrils, en el momento del paso del tren expreso de Valencia, accidente en el cual resultaron veinte muertos y numerosos heridos.

Después de larga discusión, el Gobierno Maura consiguió ver aprobada, el 27 del citado mes, la ley de organizaciones marítimas y armamentos navales que, completada el 7 de enero de 1908, fué más conocida con el nombre de Ley de creación de la nueva escuadra. De acuerdo con la ley anterior de protección a la industria nacional, se obligaba a los

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Cilindro compresor de 15 toneladas, con caldera horizontal, distribución por corredera plana y cambio de marcha "Walschaert" (1910)

astilleros a especializarse con objeto de preparar las nuevas construcciones. Se proyectaba la construcción de tres acorazados, tres destructores, veinticuatro torpederos y cuatro cañoneros, en el plazo de ocho años y por un valor conjunto de doscientos millones de pesetas.

Mejoras en la electricidad barcelonesa y trabajo en "La Maquinista".

1908

La "Compañía Barcelonesa de Electricidad", después de haber introducido notables reformas en su fábrica de la calle del Marqués del Duero, ponía en funcionamiento, al principiar el 1908, la cuarta de sus turbo-dínamos, construída en la A. E. G. — "Allgemeine Elektricitäts Gessellschaft" —, de Berlín, con una fuerza efectiva de 5.000 caballos.

En febrero "La Maquinista" recibió de la Compañía ferroviaria del Norte el encargo de un puente sobre el Francolí, por valor de 229.995 pesetas, y otro sobre el Júcar, por 228.500. La gran campana submarina que construyó para el puerto de Bilbao, quedaba instalada el 18 de marzo de 1908, siendo posible utilizarla, desde entonces, en los trabajos de cimentación del muelle. La Sociedad conseguía con ella un nuevo triunfo, puesto que era la mayor de cuantas habían sido instaladas en España hasta entonces.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El pliego de condiciones y el anuncio convocando el concurso para construir la nueva escuadra a que se refería la ley de 7 de enero fueron publicados en abril de 1908. Las proposiciones debían presentarse en el ministerio de Marina, regentado por el general José Ferrándiz. Las obras navales civiles e hidráulicas a ejecutar se dividían en dos grupos: construcciones navales en el arsenal del Ferrol, por valor de 150.280.000 pesetas y construcciones navales en el arsenal de Cartagena, por valor de 40.380.000 pesetas.

Concurso para construir la nueva escuadra.

Al citado Ministro acudía el 7 de mayo Cornet y Mas para entregarle una comunicación de las damas barcelonesas dándole cuenta de su deseo de ofrecer la bandera al crucero "Cataluña". Contestó el general Ferrándiz que comunicaría su iniciativa al Rey.

La crisis empezó, poco después, a manifestarse de nuevo. La "Solidaridad Obrera" se estaba reorganizando y, en cambio, la "Solidaridad Catalana" presentaba ya síntomas de disgregación. En su local social inauguraba la primera el 7 de septiembre de 1908 un Congreso Obrero, iniciándose las sesiones con la discusión de un tema harto significativo: "Táctica de lucha que ha de seguirse en caso de huelga".

La crisis se reproduce.

El 22 de octubre llegaban a Barcelona los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia de Battenberg. Barcelona les recibía con entusiasmo y cariño. Descendieron en el apeadero del Paseo de Gracia y se instalaron en el palacio de la Capitanía General. Sólo su presencia servía ya de consuelo a la gente humilde y de esperanza para hallar remedio a la carestía y a la crisis.

Puente sobre el río Llobregat en la línea de Martorell a San Vicente de Castellet, de la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes (1910)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Decíase, por entonces, que la potencia hidráulica de España podía evaluarse en 5.000.000 de caballos, siendo el Ebro el río que mayor energía proporcionaría. En los diversos saltos podrían instalarse industrias que remediarían las dificultades con que se estaba tropezando. No obstante, todos estos cálculos no pasaban de sueños o proyectos, más o menos realizables. Frente a ellos la realidad era harto diferente.

El problema de la cultura obrera.

Por otra parte, el analfabetismo obstaculizaba la labor pacificadora emprendida entre la clase obrera. Existía en Barcelona un 37'75 por ciento de analfabetos, la mayoría procedente de otras regiones españolas.

Al objeto de contribuir a remediar la deficiente cultura de sus asociados, la "Unión de Obreros Mecánicos" organizaba, en enero de 1909, una serie de conferencias. La primera correría a cargo del director del Observatorio Fabra, José Comas Solá, sobre el tema "Navegación aérea". Precisamente entonces hacía pocos días que se había sabido que el aeronauta Wright había permanecido durante dos horas y 23 minutos en el aire, recorriendo 127 kilómetros, para ganar la copa Michelin. Por su parte, la naciente "Asociación de Locomoción Aérea", de Barcelona, proyectaba la celebración de un concurso de aeroplanos para la primavera próxima.

Kilómetros de ferrocarriles.

Al finalizar el año 1908 existían en el mundo 934.412 kilómetros de vías férreas. 473.096 correspondían a América y 316.093 a Europa. Asia contaba con 84.564 y Oceanía con 32.466. El continente africano no alcanzaba a tener más de 28.193. España poseía ya 14.694 kilómetros de ferrocarriles en explotación, cifra nada despreciable.

Adjudicación de la escuadra.

1909

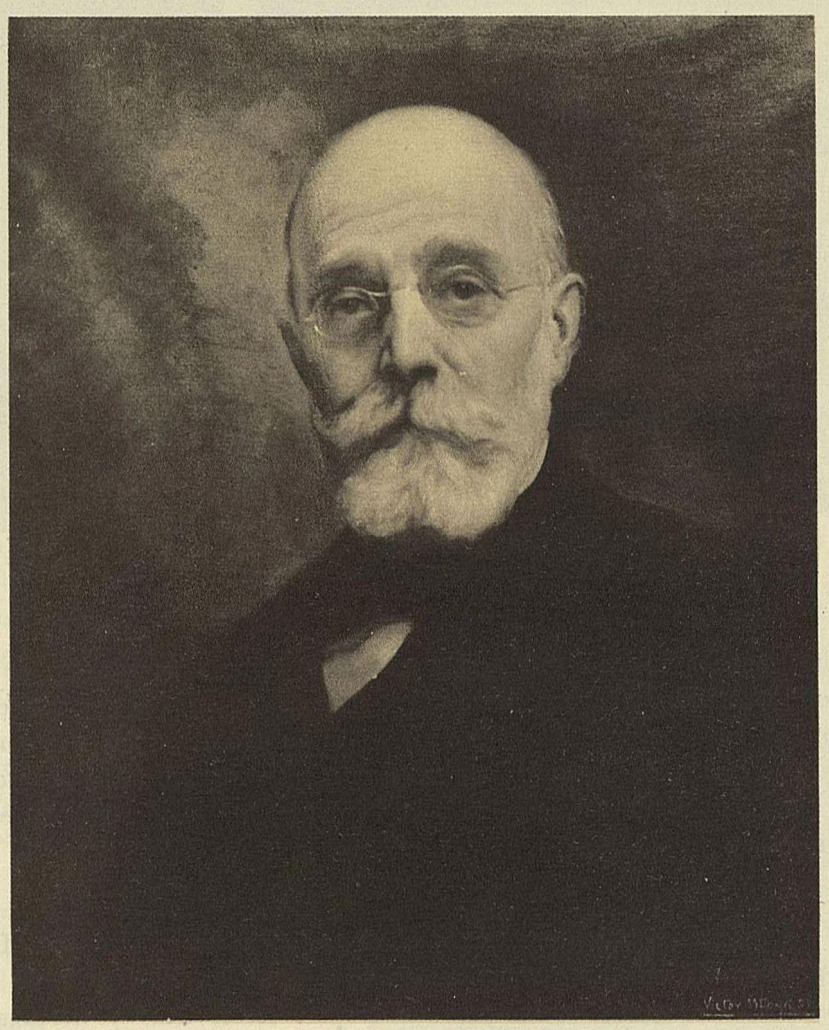
Estaba aún pendiente la adjudicación de la construcción de la nueva escuadra. Se efectuó el 4 de febrero de 1909, cuando los ministros del Gobierno Maura, reunidos en Consejo, acordaron señalar como única proposición aceptable la de la "Sociedad Española de Construcción Naval", a la que anunciaron que le ofrecían el encargo si aceptaba algunas modificaciones.

Dicha Sociedad fué constituída precisamente con vistas a la construcción de la nueva escuadra. Sus principales socios eran antiguos clientes y amigos de "La Maquinista", que se habían comprometido a encargarle parte de la maquinaria que se precisara para los buques. Cabía esperar, pues, un balance mejor para el año siguiente si estos compromisos se cumplían.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Trabajos ferroviarios de "La Maquinista".

Aunque la crisis continuaba y empeoraba la situación, la Compañía del Norte seguía construyendo y encomendaba a "La Maquinista" varios puentes. Entre ellos el puente mayor de Montesa, cuyo importe se cifraba en 160.000 pesetas. Dicha Compañía estaba sustituyendo por



Ernesto Tous y Repetti (1845-1926)

otros de superior resistencia todos los tramos metálicos de los puentes de las líneas de Encina a Valencia y de Valencia a Tarragona. Había confiado el trabajo a "La Maquinista", pero exigía que la sustitución de los puentes se hiciera sin interrumpir el tráfico ferroviario.

La del puente sobre el Júcar, por ejemplo, que pesaba 220 toneladas, se efectuó a mediados de abril de 1909, en el espacio de tiempo de 70

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente sobre el río Segre, en Lérida, en la carretera de Zaragoza a Barcelona, inaugurado el 24 de septiembre de 1911

minutos, ante varios ingenieros y más de catorce mil personas de los pueblos cercanos al lugar. Coincidían estas obras con las pruebas celebradas en Berlín por el Conde de Zeppelin con los dirigibles de su invención. Los sucesos ocurridos poco después en España motivaron que, en los meses siguientes, se paralizara buena parte de los trabajos ferroviarios.

La semana trágica.

Recrudecíase, mientras tanto, el terrorismo. La guerra de África empezaba, en julio, a convertirse en una pesadilla. El día 11 de este mes comenzaron los embarques de tropas. Reservistas y licenciados eran requeridos para Marruecos. Los buques iban transportando tropas de la región catalana hacia el Sur. Se alzó un movimiento de protesta, iniciado el día 26 con una huelga general de imprevisibles derivaciones.

Del 26 al 30 de julio de 1909, Barcelona sufrió unos días de terror: quema y destrucción de iglesias y conventos, expoliaciones, robos y profanaciones.

Aunque se consiguió dominar la situación y restablecer el orden, hasta la madrugada del primero de septiembre no fué detenido, por el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

somatén de Alella, Francisco Ferrer Guardia, uno de los anarquistas promotores de los desmanes. Las medidas de represión adoptadas por el Gabinete contribuyeron a su caída y dieron el poder a los liberales.

Realizaciones varias.

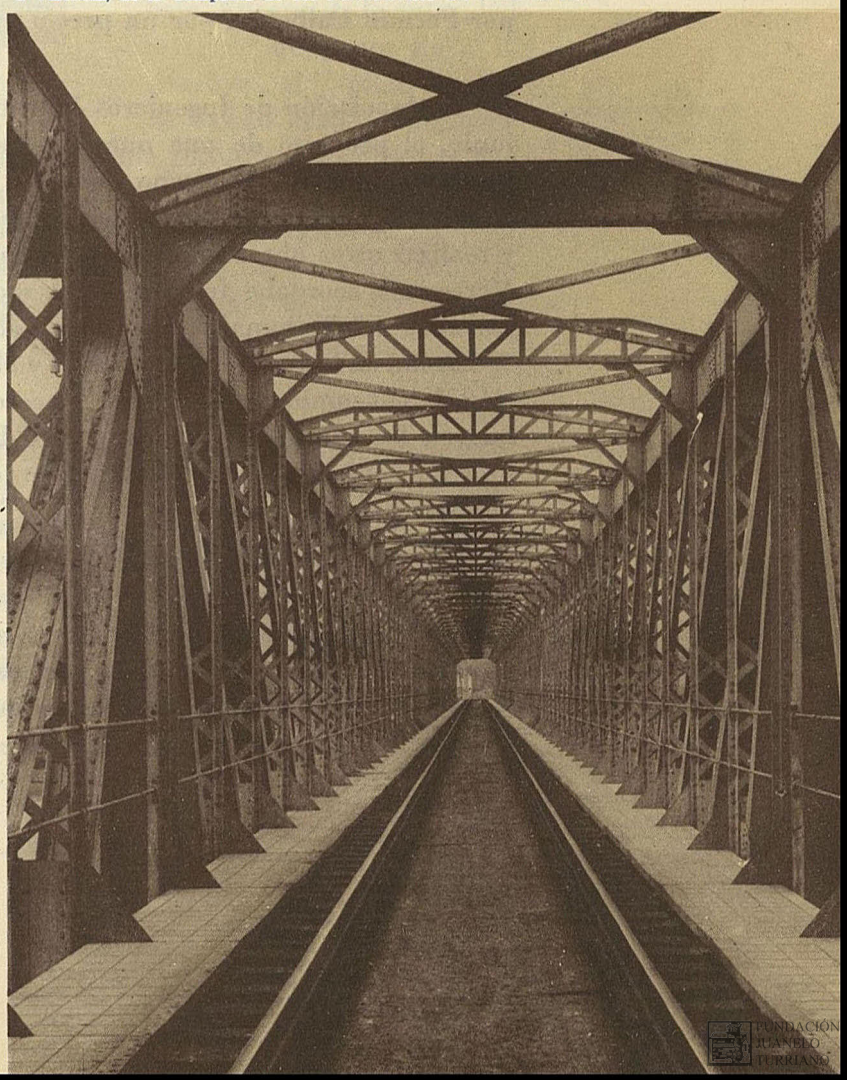
La "Agrupación de Industrias Siderúrgicas y Metalúrgicas" del Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona empezó, mientras tanto, a formar una biblioteca de catálogos de maquinaria y productos de interés para este ramo de fabricación con objeto de que pudieran consultarla cuantos se interesaran por estas cuestiones. Llegaba a su fin la campaña de Marruecos. Se construían en los arsenales del Ferrol los tres nuevos cruceros "España", "Alfonso XII" y "Jaime el Conquistador".

A mediados de diciembre de 1909 "La Maquinista" concluía la reparación de las calderas del "Cataluña", dispuesto para marchar al arsenal de La Carraca. La "Sociedad Española de Construcción Naval", presentó el 19 de diciembre a Víctor Concas, ministro de Marina, los planos del trazado de los buques de la futura escuadra. Pero el citado Ministro los devolvió considerando que no ofrecían suficiente garantía, por no llevar la firma de la Empresa. La Compañía tropezaba con alguna oposición en el nuevo Ministerio. Con motivo de una nueva consulta acerca del tanto por ciento de personal extranjero que se le permitiría contratar, se le contestó que sería estrictamente el autorizado en las bases. Pudo comprender, pues, que pocas facilidades cabía esperar de Concas.

1910

La cuestión de los retiros obreros, en litigio desde hacía mucho tiempo, quedó resuelta en Francia, a principios de febrero de 1910. En España se solucionaba el 6 de marzo por decreto firmado por Alfonso XIII. Los efectos de

Puente "Tortosa" sobre el Ebro en la ciudad de aquel nombre, en la línea de Tarragona a Valencia, de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte (1911)



FUNDACIÓN JUANELO TORRIANO

la ley de protección a la industria nacional no se habían dejado sentir aún en su totalidad y la construcción de la nueva escuadra seguía pendiente de la aprobación de los planos. Persistía la aguda crisis mundial. Las esperanzas se habían malogrado. No era la primera vez que sucedía.

"La Maquinista" recibe encargos importantes.

La "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante" concedía a "La Maquinista", en marzo de 1910, el traslado a la estación del Prat del puente *Regallo* y la construcción de las armaduras para los talleres del Clot. El ferrocarril de Manresa a Berga le encargaba cuatro locomotoras, por el precio global de 146.000 pesetas. Dos meses después la "Sociedad Española de ferrocarriles secundarios" solicitaba de "La Maquinista" la construcción de otras siete locomotoras, cifrándose en 46.000 pesetas el precio de cada una de éstas.

Formalizados los primeros encargos de buques a la "Sociedad Española de Construcción Naval", firmaba esta Empresa a primeros de mayo un contrato con "La Maquinista" encargándole tres grupos de doce calderas cada uno para tres acorazados, por un valor conjunto de 2.472.687 pesetas. A este pedido se sumaba, poco después, el primero de "cilindros compresores de vapor" — apisonadoras — consistente en cuatro artefactos encargados por el ministerio de Fomento, regentado por Fermín Calbetón, por un precio total de 93.512 pesetas.

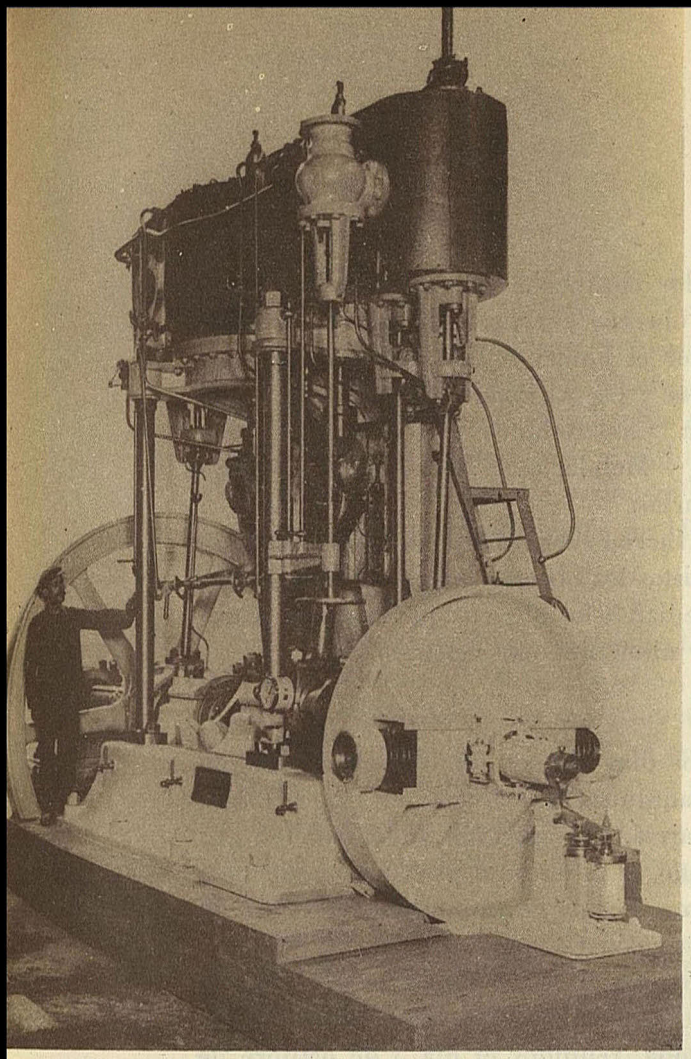
Proyectos, agitación social y republicanismo.

La Asociación de Ingenieros Industriales daba a conocer, a fines de junio, el proyecto de una nueva Escuela de Ingenieros en Barcelona, según las ideas de Cayetano Cornet y Mas. El ministerio de Fomento anunciaba también su propósito de concluir los puertos en construcción y realizar otras obras públicas de importancia. El "Círculo de la Unión Mercantil" acordaba felicitar a los socios del mismo elegidos Jurados patronos del Tribunal Industrial y adherirse a la idea iniciada por la "Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios" de formar una conjunción de consumidores de hierro y acero, a fin de conseguir que se abarataran los precios de los materiales. La agitación social, sin embargo, proseguía implacable, manifestándose tendencias claras en favor del republicanismo. Y aparecía la "C. N. T." — "Confederación Nacional del Trabajo" —, organización obrera cuya fuerza será pronto considerable.

Huelga de metalúrgicos.

Desde principios de septiembre de 1910 los metalúrgicos proyectaban ir a la huelga en pro de la jornada de nueve horas. El día 12 por la mañana buen número de obreros metalúrgicos dejaron de acudir al trabajo. Muchos, por temor a las violencias.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor "Compound - Vertical", con distribución cilíndrica y contrapresión, de una potencia de 360 HP. (1912)

Los talleres de "La Maquinista", no obstante, seguían trabajando con absoluta normalidad. Se pensó, pues, en obligarles a dejar el trabajo por coacción. Sólo así consiguieron los huelguistas que, el día 13 a las cinco de la tarde, los obreros de dicha Sociedad abandonaran las faenas. La noticia de que incluso los obreros de "La Maquinista" se habían sumado a la huelga causó verdadera alarma.

El Gobierno Canalejas se apresuraba el día 16 a presentar a las Cortes, entre diversas leyes obreras la referente a los contratos de trabajo. Encargada la autoridad militar de poner fin a la situación, el Capitán general de Bilbao llegó a solucionar la huelga minera de aquella región con una fórmula convencional que hizo que los obreros reanudaran el trabajo el día 22 de septiembre. Pero, en Barcelona, la mayor parte de obreros metalúrgicos seguía irreductible, aunque los de "La Maquinista" — que habían secundado la huelga a pesar suyo — decidieron volver al trabajo el día 29 de septiempre, en iguales condiciones que antes de abandonarlo.

Proposiciones de arreglo infructuosas.

Roig y Bergadá, alcalde entonces de la ciudad — cuya población ascendía a 587.411 habitantes —, presentó una proposición para solucionar el conflicto huelguista sometiendo el asunto al Instituto de Reformas Sociales, previa información de patronos y obreros. El Ayuntamiento abonaría los gastos que implicara el desplazamiento a Barcelona de los miembros del Instituto madrileño para que pudieran estudiar el conflicto sobre el terreno. El Gobernador civil intervenía también para llegar a un acuerdo. Los obreros continuaban reclamando la jornada de nueve horas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El 2 de octubre el Gobernador convocaba una reunión a la que asistía una nutrida comisión de obreros y representantes de diversas entidades y talleres: Muntadas, por el Fomento del Trabajo Nacional; Cornet y Mas, por "La Maquinista"; los Alexander y Girona, por sus talleres respectivos; Klufer, por la "Casa Roblons"; Ciervo, por la "Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios"; Rivière; un delegado de la "Hispano-Suiza", y otros varios.

Las proposiciones del Alcalde fueron rechazadas. El 3 de octubre se unieron a los metalúrgicos huelguistas los obreros lampistas, lampareros y hojalateros. Los huelguistas agredían a los obreros que acudían al trabajo. Eran ya varios los heridos y numerosos los detenidos.

Atentado contra Ernesto Tous.

Uno de los sucesos de aquellos días merece ser destacado. Cuando Ernesto Tous, Director de "La Maquinista", se dirigía, el 4 de octubre, al mediodía, a su domicilio de Sarriá, fué agredido violentamente por dos huelguistas que, navaja en mano, le salieron al paso, arremetiéndole uno por cada lado y causándole una herida de pronóstico reservado en la región sacra y otras de menor consideración.

Ernesto Tous gozaba de mucho prestigio en la ciudad y aun fuera de ella, de modo que el hecho tuvo resonancia. Los Presidentes de las Sociedades Económicas de Barcelona, reunidos el día 5 de octubre de 1910 en el Fomento del Trabajo Nacional, acordaron dirigir un telegrama de protesta a Canalejas, presidente del Consejo de Ministros, por la impunidad de que gozaban los que incitaban en mitines al atentado personal. Además de recordar los atentados que se cometían a diario contra los obreros que acudían al trabajo, se citaba el caso del señor Tous, "persona que por sus virtudes es querido de todo el mundo". Afortunadamente, la herida no ofreció la gravedad que se temió en un principio. La huelga perduró todavía hasta el 11 de diciembre en que concluía por consunción.

El indiferentismo del país

El país se mostraba apático por los asuntos gubernamentales, viendo con indiferencia el empréstito de 1.500.000.000 de pesetas que se proyectaba. Cambó y M. S. Oliver denunciaban en una conferencia este indiferentismo que podía ser causa de la ruina definitiva de España.

La administración del ministerio de Hacienda, que cambiaba de manos con mayor frecuencia aún que los restantes, se había demostrado inactiva y ausente con excesiva frecuencia; tenía, por ejemplo, un expediente que hacía 64 años que esperaba resolución.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Éxitos de "La Maquinista".

Ya vimos que "La Maquinista" había resultado menos afectada que otras factorías por la huelga. La "Sociedad Española de Construcción Naval" formalizó el contrato, mediado el mes de octubre de aquel año 1910, de doce calderas para el acorazado "España". El Jurado de la Exposición de Valencia, "creyendo que no eran bastante los grandes premios ordinarios para dar a entidad expositora de su valía el que debe recibir en el indicado certamen", le concedía, por unanimidad, un "Gran Diploma Extraordinario de Honor".

Renovación de material en "La Maquinista".

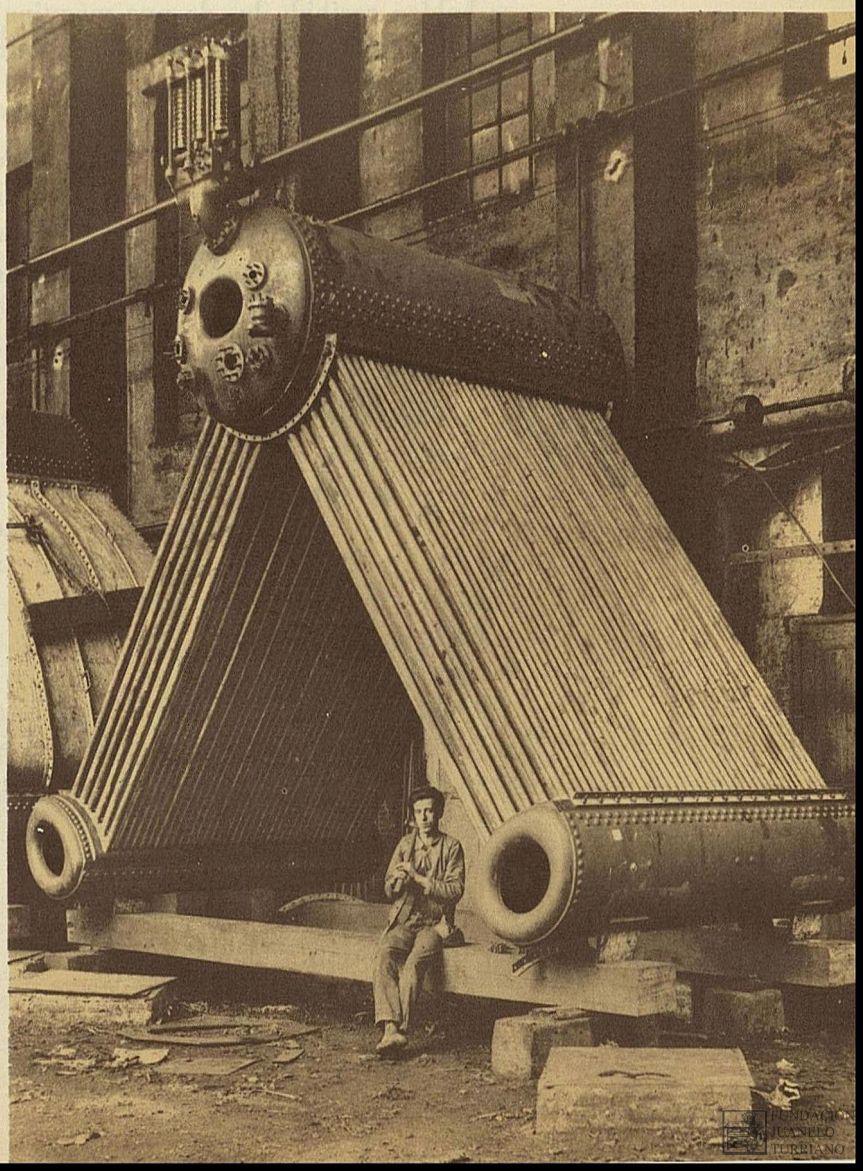
1911

El obispo de la diócesis, doctor Laguarda, quiso visitar los talleres de "La Maquinista". Acudió a ellos, el 16 de febrero de 1911 por la tarde, acompañándole los tres Directores: Ernesto Tous — ya completamente restablecido —, José M.ª Cornet y Fernando Junoy, quienes le fueron explicando el funcionamiento de las máquinas instaladas en las distintas dependencias.

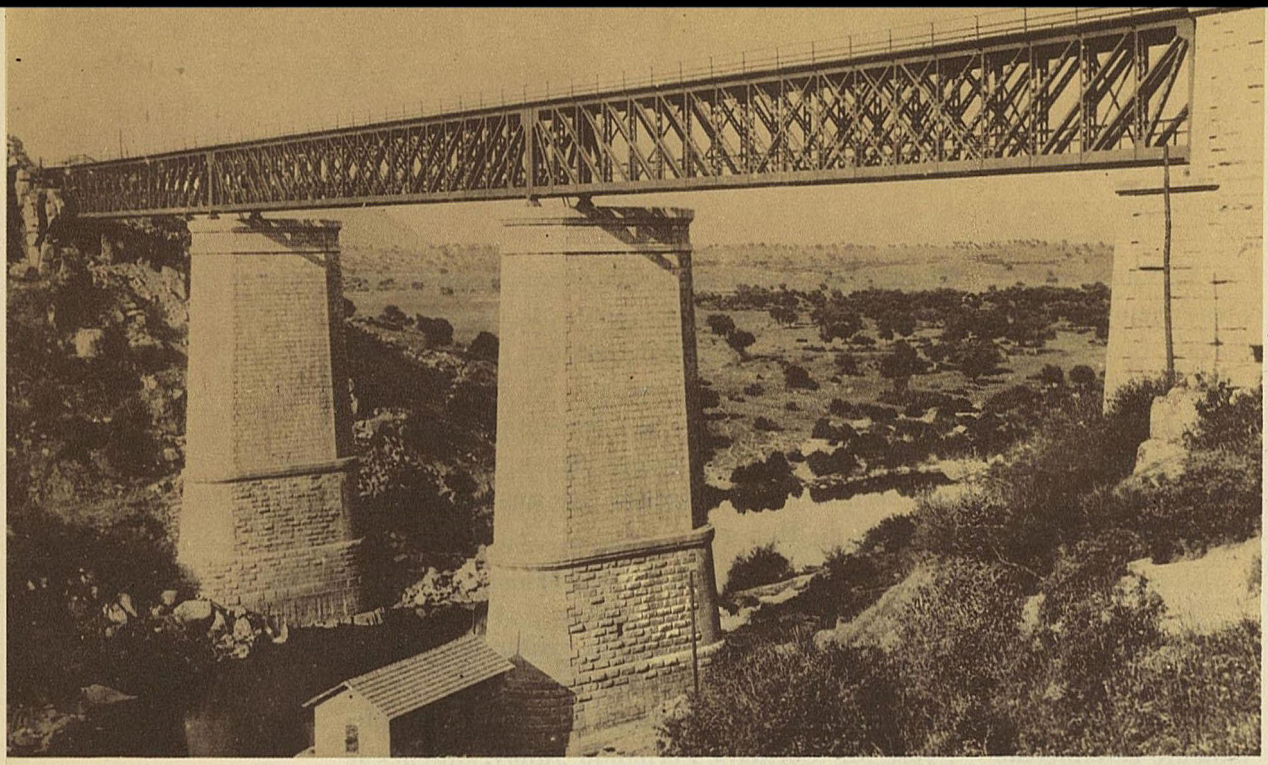
Seguían siendo los talleres de "La Maquinista" los más importantes de la ciudad, pero el proceso de renovación que se había operado en la técnica, desde que se había instalado la mayoría de sus máquinas herramientas, requería que se enajenaran algunas de éstas por anticuadas.

La Dirección expuso dicha conveniencia a la Junta de Gobierno, que — aunque el balance anual no permitiera más dividendo que el de 20 pesetas por acción — autorizó a los Directores para vender las máquinas antiguas menos aprovechables y adquirir maquinaria moderna. Los talleres de "La Maquinista" iban a ponerse al día, de acuerdo con las necesidades de perfec-

Caldera marina, tipo "Belleville", con cuatro hogares, de 375 m.² de superficie de calefacción y presión de trabajo 16,5 Kg./cm.². Se construyeron doce calderas de este tipo para el que fué acorazado "España" (1912)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente "Vadollano" sobre el Guadalquivir, en la línea de Manzanares a Córdoba (1914)

ción y rapidez con que debían efectuarse los encargos. Recientemente se habían recibido los de una máquina de vapor de 200 caballos para el Canal de Isabel II y un puente sobre el Júcar, en Valencia, presupuestado en 449.897 pesetas.

A fines de marzo el "Ferrocarril de Palma a Sóller" encargaba tres locomotoras a "La Maquinista" y la poderosa "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante" en mayo contrataba, por 275.000 pesetas, la sustitución de un puente sobre el Llobregat. En aquel mismo mes, Rafael Gasset, ministro de Fomento, aprovechó una breve estancia en Barcelona para visitar, entre otros, los talleres de "La Maquinista".

Se reorganiza la Dirección de "La Maquinista".

Como todos los años, "La Maquinista" convocaba Junta General de accionistas. Se celebró el 14 de junio de 1911. La importancia de la reunión de aquel año radicaba en el informe que ante ella presentó la Junta de Gobierno exponiendo las variaciones que habían experimentado las condiciones de la producción por exigencias ineludibles de los tiempos. Se precisaba producir rápido y bien. La Sociedad se veía obligada cada día a causa de aquellas exigencias, a desenvolver sus trabajos en medio de los mayores apremios a fin de cumplir los cortos plazos de entrega que reclamaban los compradores, quienes sancionaban además su inobservancia con penas pecuniarias.

La Dirección había intensificado su actividad y su vigilancia, acudiéndose para mayor efectividad, a la división de atribuciones. Pero no

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

era posible coordinar este régimen de especialización de atribuciones con el sistema establecido de mutua y recíproca suplencia y sustitución cuando se hallaba enfermo o ausente uno de ellos, ya que, en tal caso, se recargaba el trabajo de otro careciendo de la agilidad y expedición necesarias.

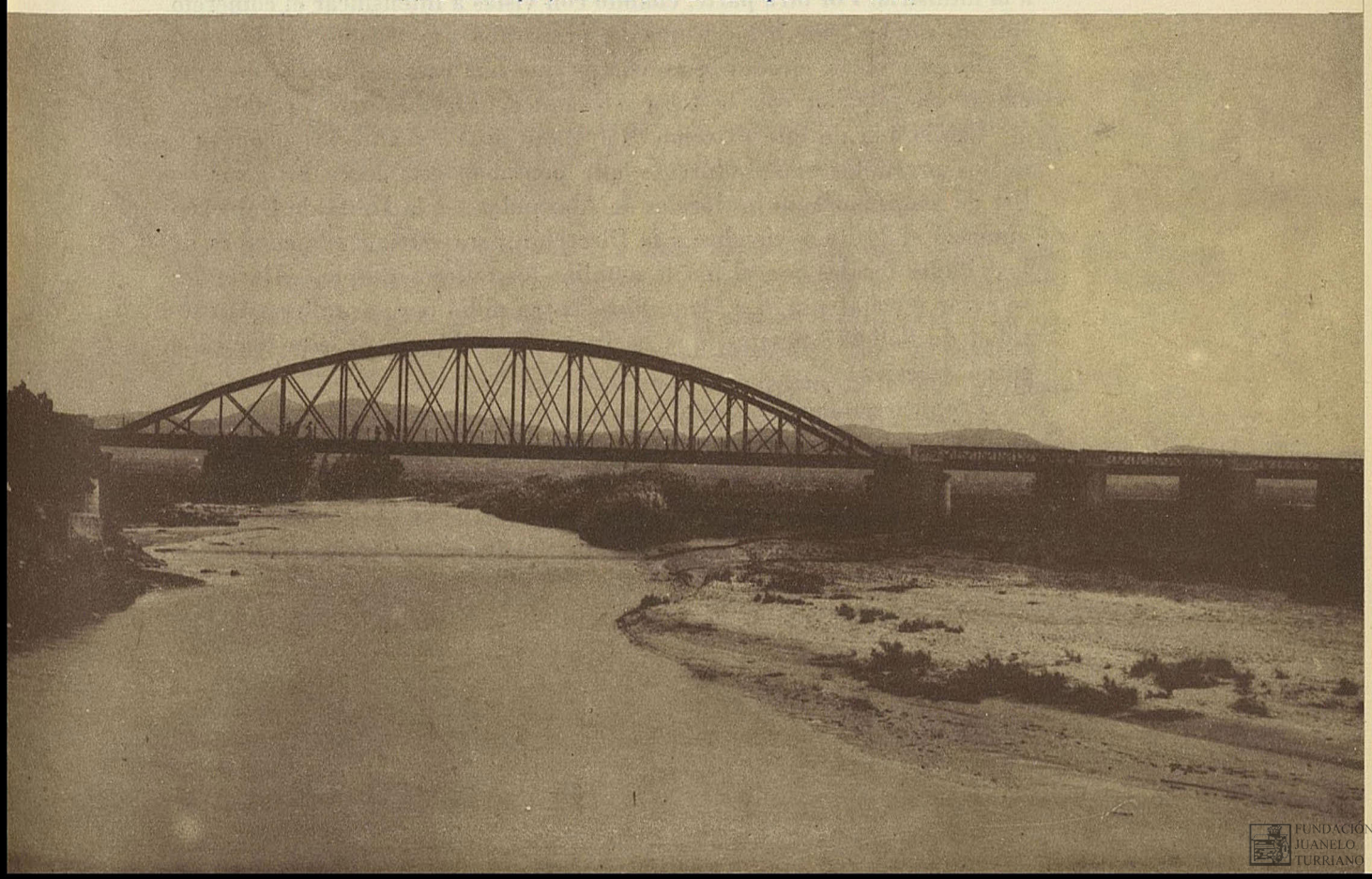
En consecuencia, proponía la Junta de Gobierno a la General de accionistas, la creación de dos Directores adjuntos, elegidos entre los ingenieros adscritos a la Compañía, que fuesen además accionistas. Su misión debía ser intervenir activamente en las funciones directivas junto a los Directores-propietarios para que, llegado el caso de ausencia de uno de éstos, pudieran sustituirle con eficacia. Habida cuenta que desempeñarían el cargo bajo la responsabilidad de los Directores-propietarios, quedaban eximidos de prestar fianza.

Aprobó la Junta General la proposición y designó Directores adjuntos a los ingenieros de la Sociedad Nicolás Sant y Tous y José M.ª Cornet Enrich. Reelegidos los miembros de la Junta de Gobierno, siguió estando presidida por Miguel Salvadó.

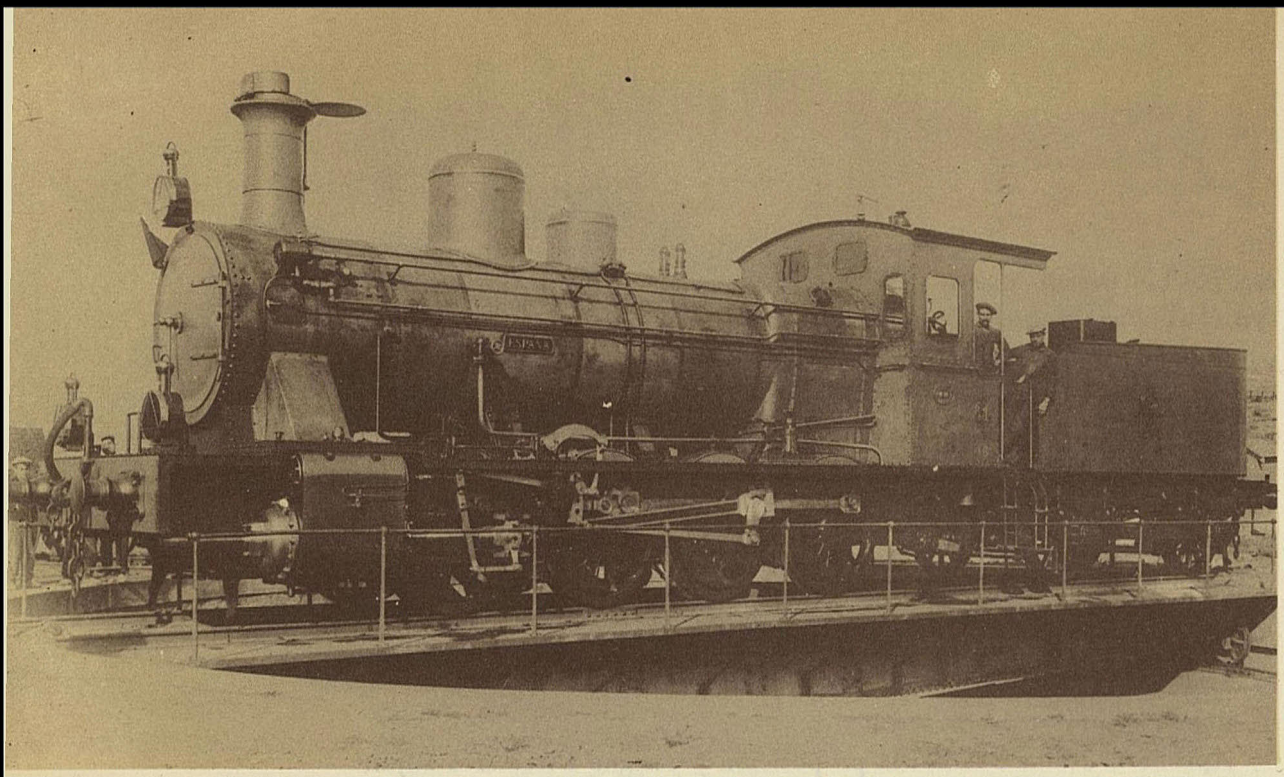
Construcciones, protestas y proyectos.

En medio de las anormalidades y desfalcos cometidos por un Ayuntamiento barcelonés de mayoría lerrouxista, se celebró un concurso público para la adquisición de una cuarta sección del dique flotante y deponente, a fin de elevar su potencia a 8.000 toneladas. Se presentó

Puente "Alberique", en la carretera de Alberique a Sueca (1915)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora "España", tipo O-4-O, construída en 1915 para el Ferrocarril de Valdezafán a San Carlos de la Rápita

sólo "La Maquinista", que vió aprobada su oferta a mediados de octubre de 1911. Entre conflictos múltiples, el trabajo industrial continuaba. La Sociedad contaba con numerosas obras en cartera.

La fábrica de automóviles "La Hispano-Suiza" protestaba de una petición formulada por el ministerio de Fomento en que se pretendía excluir a los automóviles de fabricación nacional de la ley de protección a la industria. Por otra parte, cuando con vistas a intensificar el comercio con los pueblos iberoamericanos se preparaba una Asamblea Nacional de Americanistas, circuló la noticia de que una casa extranjera deseaba entrar en relación con la Casa Alexander para adquirir sus talleres.

Cerciorada de este extremo "La Maquinista" y ante los propósitos de los presuntos compradores — que pensaban establecer un gran taller de maquinaria en los locales de Alexander —, la Junta de Gobierno autorizó el 24 de noviembre a la Dirección para gestionar la compra de los citados locales con el fin de ampliar los talleres propios. Alexander se avino a tratar con "La Maquinista" pero pidió por sus talleres la cantidad de 850.697 pesetas, que la Junta de Gobierno de esta Sociedad juzgó excesiva.

Propuso entonces Ernesto Tous que se gestionara sólo la adquisición del terreno contiguo a las salas de montaje para dotarlas de mayor longitud, a lo que replicó la Casa Alexander que la venta debía ser global y que solamente admitiría una contraoferta respecto al precio que había pedido por sus instalaciones, por lo que los tratos no siguieron adelante.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Revisión arancelaria.

Mientras el Ministerio Canalejas — que había exteriorizado repetidas veces sus propósitos de fomentar las obras públicas — se decidía a anunciar la subasta de dos secciones del ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá, se celebraba una importante revisión arancelaria en la que participaron activamente los vocales catalanes de la Junta de Aranceles y Valoraciones: Rómulo Bosch, José M.ª Cornet y Mas, Conde de Santa María de Sans, Alfonso Sala, José de Caralt, J. A. Durán y Folguera y Joaquín Aguilera, consiguiendo salvaguardar los intereses de la industria que ya amparaba el arancel de 1906.

1912

A principios de enero de 1912 quedaba concluída la citada revisión. José M.ª Cornet había conseguido unificar criterios con el Fomento del Trabajo Nacional para que las gestiones favorables a la producción nacional marcharan acordes. Se obtuvo pleno éxito y los plácemes de Luis Sedó, presidente del Fomento. De tal modo la labor de Cornet fué grata al Fomento del Trabajo Nacional que, al renovar su Junta directiva en febrero de 1912, le eligió vicesecretario de la entidad.

Don Alfonso y doña Victoria Eugenia acudían, por las mismas fechas, al Ferrol donde debían presidir la ceremonia de la botadura del acorazado "España", una de las grandes realizaciones de la industria naviera española, acontecimiento que tuvo lugar el 5 de febrero.

La Cámara Oficial de Industria de Barcelona.

Hacía ya algún tiempo que se había constituído en Barcelona una entidad representativa de la industria catalana: la "Cámara Oficial de Industria de Barcelona". Dicha Sociedad celebró, a principios del mes de abril de 1912, una sesión preparatoria de sus actividades. Acordó el presupuesto para el año en curso y la designación de varias comisiones permanentes entre las que figuraban las de reformas sociales, organización del trabajo y legislación industrial y mercantil. Y la creación de comisiones de estadística industrial y de enseñanza técnica.

Situación de los obreros.

Los obreros conseguían poco a poco el mejoramiento social que, exasperados, solicitaban a veces con reacciones violentas. No faltaban patronos conscientes que se preocuparan por ellos. Tal es el caso de los Ribas y Pradell, que creaban una caja de pensiones para la invalidez, o el de "La Maquinista", cuyos obreros correspondían a sus desvelos participando muy escasamente en las huelgas y disturbios sociales.

El promedio del sueldo del dependiente de comercio se calculaba, en Barcelona, en 115 pesetas al mes y el del proletario en 117 pesetas. Los sueldos medios, pues — aunque ligeramente superiores para el último —, oscilaban alrededor de las cinco pesetas diarias.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Se preparaba la celebración en la ciudad, para el mes de octubre de aquel mismo año de 1912, de un "Congreso Nacional de Metalúrgicos". El 30 de abril, José M.ª Cornet y Mas, convertido en uno de los organizadores, acudía a visitar al Gobernador civil, Manuel Portela, para invitarle a asistir a los actos del mismo.

Las condiciones en que se desenvolvía la industria eran favorables, aunque, para mejorar y abaratar la producción, "La Maquinista" se había impuesto grandes sacrificios perfeccionando las máquinas herramientas. El trabajo se incrementaba y se conseguía mayor rendimiento.

Conflictos gubernamentales.

Pero la oposición de los republicanos-radicales al Gobierno era manifiesta. En connivencia con los políticos franceses, planeaban una revolución para implantar la República en España. A cambio de la ayuda, prometían ceder las posesiones españolas del norte de África a Francia.

Los ingenieros industriales tenían entablado un pleito contra las disposiciones gubernativas. José Serrat Bonastre comentaba en 31 de agosto de 1912 desde las páginas de *La Vanguardia*, la actitud del Gobierno. Se trataba a los titulares de esta carrera con desprecio incluso. Como protesta a las "tendencias e ineptitudes ministeriales", los estudiantes se negaron, en octubre, a entrar en clase.

Después del asesinato de José Canalejas — el 12 de noviembre de 1912 — y de la breve intervención ministerial de García Prieto, asumió a los dos días la presidencia del nuevo Gabinete liberal, el Conde de Romanones. Una vez más se reprodujeron las algaradas políticas con mitines tumultuosos. Las construcciones navales en curso quedaron relegadas. Siguió el pleito de los ingenieros y la debatida cuestión de las aguas de Barcelona. Se promulgó una real orden sobre el servicio militar, estableciéndose las obligaciones de los reclutas de cuota que prestarían servicio durante diez meses, en tres etapas, si pagaban 1.000 pesetas y la mitad si pagaban el doble. Maura se retiraba de la política, pero, al poco tiempo, volvía a asumir la jefatura del partido conservador ante los ruegos de sus partidarios. Y, poco después, fallecía Segismundo Moret, político liberal andaluz, aunque oriundo, por parte paterna, de un pueblo del Montseny. La guerra de África continuaba todavía.

Los ferrocarriles.

Los ferrocarriles españoles debían gozar de un momento de esplendor, puesto que los encargos de material ferroviario se sucedían y algunas Compañías, como la de "Madrid a Zaragoza y Alicante" — que adquiría 4.000 vagones de mercancías y solicitaba otros 2.000 —, llegaban a pedidos extraordinarios.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Antes de finalizar el 1912 quedaba inaugurada la línea férrea de Barcelona a Manresa, por el Bajo Llobregat, pasando por San Baudilio, Santa Coloma, Pallejá y San Andrés, pueblos que desde hacía tiempo pugnaban por una comunicación directa con la urbe barcelonesa, a fin de dar salida a sus productos agrícolas e industriales.

Por su parte, en este mismo año, la "Compañía del Ferrocarril de Sarriá" se amplió en los "Ferrocarriles de Cataluña, S. A." con el propósito de prolongar su línea hasta Las Planas, San Cugat y luego hasta Rubí y Tarrasa.

El ferrocarril de Sóller encargaba una locomotora-ténder a "La Maquinista". La "Société Espagnole des Chemins de fer Secondaires", de Palencia, le encomendaba también diez locomotoras-ténder valoradas en 292.000 pesetas. Y el "Ferrocarril de Villajoyosa a Denia" verificaba un pedido de otras diez locomotoras-ténder, que importaba 595.000 pesetas. Además, la "Compañía del Norte" contrataba con "La Maquinista", el 24 de enero de 1913, doscientos cambios de vía, y la "Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante", un mes después, el viaducto de Vadollano. Todavía en ésta y en otras especialidades eran muchos más los pedidos. 1913

Los negocios prosperaban, obteniéndose beneficios saneados en los balances del ramo de maquinaria. A principios de abril de 1913 quedaba rectificado el tratado francoespañol acerca de Marruecos. En cambio, los asuntos europeos parecían enturbiarse y se desarrollaba una furiosa guerra balcánica. Congreso de Industrias Metalúrgicas.

Iba a inaugurarse en Barcelona el Congreso de Industrias Metalúrgicas, que celebró su sesión preparatoria el día 6 del citado mes de abril, designando presidente efectivo de la Mesa a José M.ª Cornet y Mas. En dicha sesión preliminar, Cornet hizo historia de las industrias metalúrgicas españolas desde la fundación de las primeras fábricas hasta alcanzar la construcción de locomotoras.

En los días siguientes se desarrollaron las diversas sesiones, aprobando el día 12 el Congreso en pleno, en el salón Reina Regente del Palacio de Bellas Artes, las conclusiones provisionales a que se había llegado.

Dos días después, cuando José M.ª Cornet y Mas preparaba un viaje a Madrid, se recibió la noticia del atentado que había sufrido Alfonso XIII y del que, por fortuna, salió ileso. Se supo también que las máquinas del acorazado "España" — construídas en los talleres de "La Maquinista" — habían funcionado en las pruebas con absoluta precisión. Cornet marchó a Madrid para dar cuenta de las conclusiones del

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Primer Congreso de Industrias Metalúrgicas que fueron discutidas en la Comisión Protectora de la Producción Nacional y explicadas al propio Conde de Romanones, presidente del Consejo de Ministros. Por las mismas fechas, "La Maquinista", que continuaba recibiendo pedidos de consideración, conseguía de la Comisión Provincial de Vizcaya el de una apisonadora de doce toneladas.

Cenit de los negocios y comienzo de su declive.

La industria seguía trabajando a un ritmo considerable. La búsqueda de perfeccionamientos técnicos proseguía. Un industrial de Sabadell, Fernando Casablancas, inventaba un aparato para el estiraje del hilo de lana y de algodón, que se decía destinado a iniciar una verdadera revolución en el arte textil.

Pero el exceso de productos en el mercado y la superación de la oferta a la demanda provocó una competencia de precios ruinosa. Pronto las Compañías ferroviarias, que conocían un momento de esplendor, se vieron ante nuevas dificultades. En tales circunstancias, el 27 de octubre de 1913 dimitió Romanones y —aunque los conservadores no se hallaban unidos — fué encargado de formar Gobierno Eduardo Dato, jefe de los conservadores que se calificaron de *idóneos*, por oposición a los mauristas.

Los conservadores idóneos en el poder.

A los pocos días se constituía en Madrid la Asociación Nacional de Metalúrgicos, de cuya Junta directiva entró a formar parte José M.ª Cornet y Mas. Gracias al apoyo de la Cámara de Comercio había sido posible llegar a esta Asociación. En el Paraninfo de la Universidad de Barcelona se inauguraba, el 6 de diciembre de 1913, el Primer Congreso Nacional de Cooperativas. El Ayuntamiento solicitaba del Gobierno la cesión a la ciudad de la montaña de Montjuich con su castillo. Por su parte el Gobierno conservador concedía por decreto de 18 de diciembre de 1913 las Mancomunidades provinciales por cuya creación se habían venido realizando gestiones en Cataluña desde hacía tiempo.

Augusto Miranda, nuevo ministro de Marina, manifestó a los periodistas madrileños que esperaba contar con los talleres de "La Maquinista" para activar la realización de las grandes obras destinadas a la Marina de guerra. El nuevo Gobernador civil de Barcelona visitó, el

1914

8 de enero de 1914, los talleres de la citada Sociedad, quedando en gran manera sorprendido de su magnitud y de las obras que por entonces se hallaban en ejecución, entre las que se encontraban varias locomotoras y la sección cuarta del dique flotante del puerto.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

A sus encargos, añadía "La Maquinista", en febrero, tuberías de 2'80 y 4 metros de diámetro contratadas con la "Escher Wyss and C.º", por un valor aproximado de 219.000 pesetas, y destinadas a la instalación en Tremp de "Riegos y Fuerza del Ebro, S. A.". En marzo sumó tres puentes, uno de ellos sobre el río Piedra y dos sobre el Jalón.

La Mancomunidad de Cataluña.

Aprobado por el Gobierno el Estatuto de la Mancomunidad de Cataluña el 26 de marzo de 1914, quedó constituída ésta bajo la presidencia de Enrique Prat de la Riba, el 6 de abril. Sus funcionarios, afiliados a la "Lliga", laboraron por los principios conservadores de este partido. La izquierda catalana formó un bloque de oposición uniéndose con los republicanos de la "Unió Catalanista" y con los restos del federalismo pimargalliano, dando lugar a la U. F. N. R. — Unión Federal Nacionalista Republicana — que se coaligó, poco después, con el lerrouxismo para combatir a la "Lliga". Triunfante esta última, concibió desde la Mancomunidad un vasto plan de obras públicas a realizar en las cuatro provincias mancomunadas. La U. F. N. R. se deshizo.

La Exposición de Industrias Eléctricas.

Los miembros del Comité Ejecutivo de la Exposición de Industrias Eléctricas que debía celebrarse en Barcelona en 1917 explicaron al Ayuntamiento, a fines de abril de 1914, las gestiones que llevaban realizadas. Las dificultades surgidas y aun la situación, que siguió empeorando en los años siguientes, impidieron que aquélla pudiera celebrarse. Andando el tiempo se convertiría en la "Exposición Nacional" primero e "Internacional" después, que no alcanzó a inaugurarse, de todos modos, hasta el año 1929.

Los proyectos ministeriales y la Guerra Europea.

El ministro de Marina de acuerdo con sus promesas leyó en el Congreso, el 7 de mayo de 1914, un proyecto de Ley sobre prosecución de las Construcciones navales, manifestándose el Gobierno conservador de Dato seguidor de la política maurista al declarar que iba a "proseguir de un modo continuo la marcha iniciada por la ley de 7 de enero de 1908, con el doble fin de crear las fuerzas navales indispensables y de proteger a la industria naviera nacional". Para ello se proponía un crédito anual de 36.000.000 de pesetas durante nueve años.

Un mes después el ministro de la Gobernación, Sánchez Guerra, leyó el proyecto de Ley sobre Accidentes del trabajo. En sus 42 artículos reproducía el proyecto que en 1910 había ya presentado el Conde de Sagasta y que las vicisitudes de la política habían impedido que llegara a discutirse.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Pero los acontecimientos internacionales debían provocar de nuevo la alarma en el país. El asesinato en la ciudad de Sarajevo, capital de Bosnia, del archiduque Francisco Fernando, príncipe heredero de la corona de Austria-Hungría, y de su esposa, fué seguido de una intensa agitación internacional que culminó con la Guerra europea. Rusia, Austria, Servia, Montenegro, Francia, Inglaterra y Alemania movilizaron sus fuerzas militares. España se quedó a la expectativa y se declaró neutral, aunque no por ello debía dejar de experimentar las consecuencias de la guerra.

La "Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas".

En agosto quedaba constituída oficialmente la "Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas" que constaba de 36 delegados, en representación de 36.000 operarios. La Junta superior de la Asociación estaba presidida por José M.ª Cornet y Mas. La representación catalana la formaban, además de Cornet, los Barret, Riera, Machimbarrena, Doménech, Girona, Grau, Zaracondegui, Bernardini, Albert y Pibernat, que representaban a los 11.000 operarios que trabajaban en los talleres metalúrgicos de Cataluña afiliados a dicha Asociación.

Empeora la situación.

A raíz de los acontecimientos internacionales fué preciso el cierre y suspensión de la Bolsa. La alarma era general, previéndose una hecatombe. Los artículos de primera necesidad subían de precio. Poco después de la declaración de neutralidad, el Gobierno de España se enfrentaba ya con el grave problema de las subsistencias. Había que poner freno a la codicia de los acaparadores y se pensaba en la intervención del comercio y regulación de productos. La economía nacional experimentaba ya las primeras consecuencias de la guerra. La industria se hallaba falta de encargos nuevos y nadie quería aventurarse ante la inestabilidad de los precios. Así las cosas, en 20 de agosto fallecía el Papa Pío X, siendo elegido en septiembre para sucederle Monseñor della Chiesa, con el nombre de Benedicto XV.

Las industrias eléctricas españolas, que hasta entonces se habían abastecido de material alemán, carecían de existencias. El 23 de agosto, a fin de procurar los medios de solucionar la crisis sobrevenida, en el Fomento del Trabajo Nacional se convocaba una Asamblea de Industrias Eléctricas que decidió interesar al Gobierno de Eduardo Dato para que se tomaran medidas pertinentes a fin de procurar la importación de materias procedentes de los Estados Unidos y de Inglaterra.

Los representantes de la Mancomunidad, Diputación, Ayuntamiento, Cámara de la Propiedad, Cámara de la Industria, Fomento del Trabajo

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Nacional, diputados a Cortes y representantes de Empresas, se reunían el día 24 del citado mes de agosto designando una Comisión que se trasladara a Madrid para gestionar del Gobierno y del monarca que el Banco de España facilitara numerario a los Bancos con objeto de hacer frente a la crisis de crédito producida con motivo de la conflagración europea y conseguir la normalización financiera de la industria y del comercio. Se sucedían las manifestaciones y mitines en contra de la carestía de la vida y del aumento del precio de los alquileres.

Problemas de la industria metalúrgica española.

En octubre, la gravedad de los problemas que afectaban a la industria metalúrgica española obligaba a la Junta de Iniciativas creada en Madrid, a dedicarles atención preferente, acordando abrir una información. José M.ª Cornet y Mas, ingeniero Director de "La Maquinista", en carta dirigida al presidente de la citada Junta, le exponía la necesidad de buscar por todos los medios la manera de incrementar la industria metalúrgica nacional, ya que ello representaría para la nación importantes beneficios, existiendo en España las primeras materias necesarias.

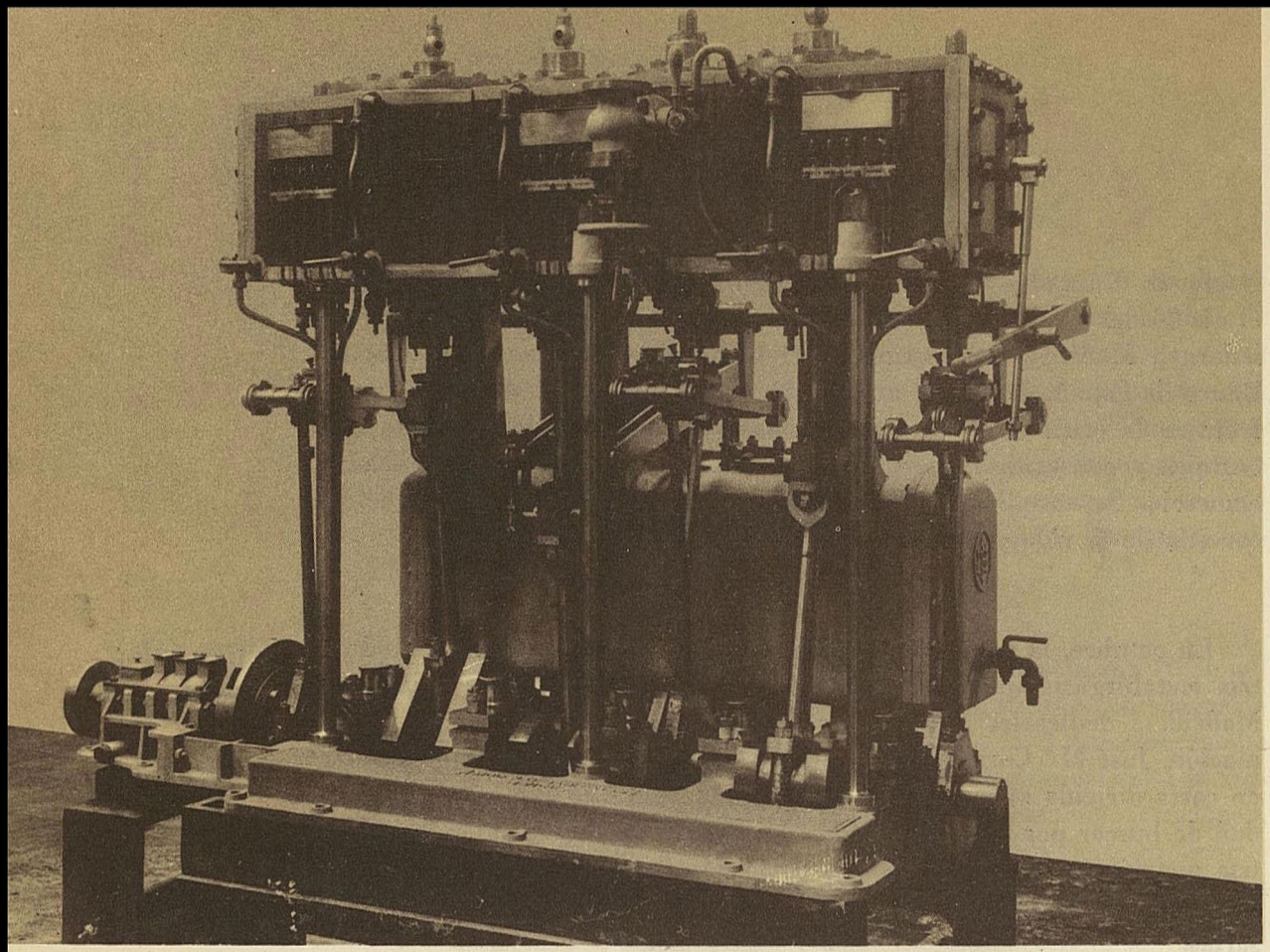
La Cámara Oficial de Industria, de Madrid, procedió a la redacción de un informe relativo a las industrias metalúrgicas, que envió a la Junta de Iniciativas, antes de terminar el mes de octubre. Proponía que debía procurarse que la "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España" pusiera tarifa al transporte de lingote de hierro y hierros laminados, desde los centros productores de Vizcaya, Asturias y Santander al mismo tipo por tonelada y kilómetro a que estaban tarifados para el transporte entre Barcelona y Madrid, con objeto de que se abarataran las materias primas.

Mientras tanto, la Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios de Barcelona formulaba un informe que José A. Barret se encargó de presentar a la Junta de Iniciativas. En dicho escrito se abogaba por la nacionalización de las industrias metalúrgicas y se hacía resaltar la importancia y el progreso que reportaría a la nación.

Proseguía la búsqueda de recursos para hacer frente a la crisis. Pero la situación empeoraba a medida que transcurrían los meses. Las huelgas y disturbios continuaban. La guerra había paralizado, en el comienzo de 1915, varios trabajos en curso en el ramo de maquinaria y provocaba la escasez de nuevos pedidos, agravada, además, por el alza constante en los precios de las primeras materias. 1915

Recibió todavía "La Maquinista" algunos pedidos en los primeros meses de 1915. Así el de dos cilindros compresores de quince toneladas,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Máquina de vapor, tipo vertical, de triple expansión, con condensador de superficie y bombas para buque de pequeño cabotaje, de una potencia de 100 C. V. (1917)

para Huelva y el de un motor de gas pobre de 40 caballos, para "Electro Harinera Alcantareña".

Villanueva, expresidente del Congreso, visitaba por su parte el 26 de marzo los talleres de la Sociedad y la Asociación Nacional de Industrias Metalúrgicas, presidida por José M.ª Cornet y Mas, el 4 de mayo, por la suya, al Presidente del Consejo de Ministros, Eduardo Dato, haciéndole presente la crítica situación de las industrias metalúrgicas por la carestía de carbón y de hierro, complicada por el incumplimiento, en algunos casos, de la Ley de Protección a la Producción Nacional.

Incesante búsqueda de soluciones.

Se tendía a buscar soluciones a la crisis del hierro y del carbón, pero se tropezaba con la oposición de las industrias siderúrgicas y con las dificultades del transporte. En junio de 1915 se dispuso por real orden el estudio de una nueva clasificación del arancel de Aduanas. El 16 del citado mes la Comisión arancelaria del Fomento del Trabajo Nacional acordó la designación de ponencias parciales a la mayor rapidez.

La Dirección General de Aduanas anunciaba, en 20 de junio, el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

envío de carbón de Norteamérica e Inglaterra. La Liga Marítima Española proseguía, en relación con Cornet, estudiando asuntos diversos relacionados con la Ley de Comunicaciones Marítimas que pudieran beneficiar a las industrias metalúrgicas. Pero fracasó la operación financiera que el Gobierno de Eduardo Dato había planeado para conjurar la situación por medio de un empréstito de 750 millones en obligaciones del Tesoro. El Gobierno se declaró en crisis total. A pesar de ello, Alfonso XIII le ratificó su confianza y pudo seguir en el poder.

"La Maquinista" modifica sus Estatutos.

Mientras tanto, viendo la Junta de Gobierno de "La Maquinista" que la situación continuaba poco estable a pesar de haber recibido, entre otros, los pedidos de tres cilindros compresores de vapor de quince toneladas para Obras Públicas de Málaga y dos para Badajoz, acordó proponer a la Junta General extraordinaria, que iba a celebrarse el 23 de junio, la modificación de diez artículos de los Estatutos.

Aprobó la Junta la propuesta, quedando los artículos modificados en el sentido de que, aunque la Sociedad seguiría teniendo su domicilio en Barcelona, podría establecer sucursales y delegaciones en otros puntos de España y del extranjero. La duración de la Sociedad sería por tiempo indeterminado, pudiendo disolverse siempre que así lo acordara la Junta General de accionistas por el voto de las tres cuartas partes de las acciones que representaban el capital social.

En el caso de que durante tres ejercicios económicos consecutivos no se obtuviese beneficio alguno, bastaría que un número de accionistas que representaran la cuarta parte del capital acordara la disolución de la Sociedad para que tal medida se llevara a cabo. Cada diez acciones darían derecho a un voto, pero no se restringía el número de votos. Se otorgaban amplios poderes a la Dirección para el gobierno de los establecimientos de la Compañía, facultándola para adquirir las máquinas nuevas que se precisaran con tal que su valor en un semestre no excediera de 30.000 pesetas. Caso de que la cantidad excediese de esta cifra, necesitaría la aprobación de la Junta de Gobierno.

Se especificaban las atribuciones de esta última, cuyos individuos, en recompensa a su trabajo, debían percibir el tanto por ciento de beneficios que tuviese a bien señalarles la Junta General de accionistas, repartiéndolo entre sí, en proporción a sus asistencias a las reuniones. La Junta General ordinaria de accionistas seguiría reuniéndose todos los años en junio. La extraordinaria, siempre que fuese convocada por la de Gobierno o lo solicitara un número de accionistas que sumaran 800 acciones.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Compás de espera.

La prosecución de la guerra europea seguía impidiendo que las fábricas alemanas pudieran servir la maquinaria eléctrica que se les había encargado. Debido a ello quedaron en suspenso numerosos montajes eléctricos españoles. ¿Por qué España no atendía los mercados internacionales descuidados por las potencias beligerantes? La Junta de Iniciativas se perdía en la inactividad.

El incumplimiento de las leyes no se había corregido. Seguían trabajando los menores en condiciones que obligaban a la Junta local de Reformas Sociales a exhortar al Ayuntamiento barcelonés a que impusiera su autoridad a fin de cortar abusos. Y aunque existía una Ley que ordenaba que todos los elementos y máquinas de los buques debían fabricarse en España, se burlaba a menudo, debiendo intervenir el Fomento del Trabajo Nacional, que elevó una exposición al ministerio de Fomento en que abogaba para que se impusiera el cumplimiento de las leyes vigentes. A principios de agosto se dictaban normas para la constitución de sindicatos y agrupaciones industriales, y se hacían votos para la nacionalización de la industria.

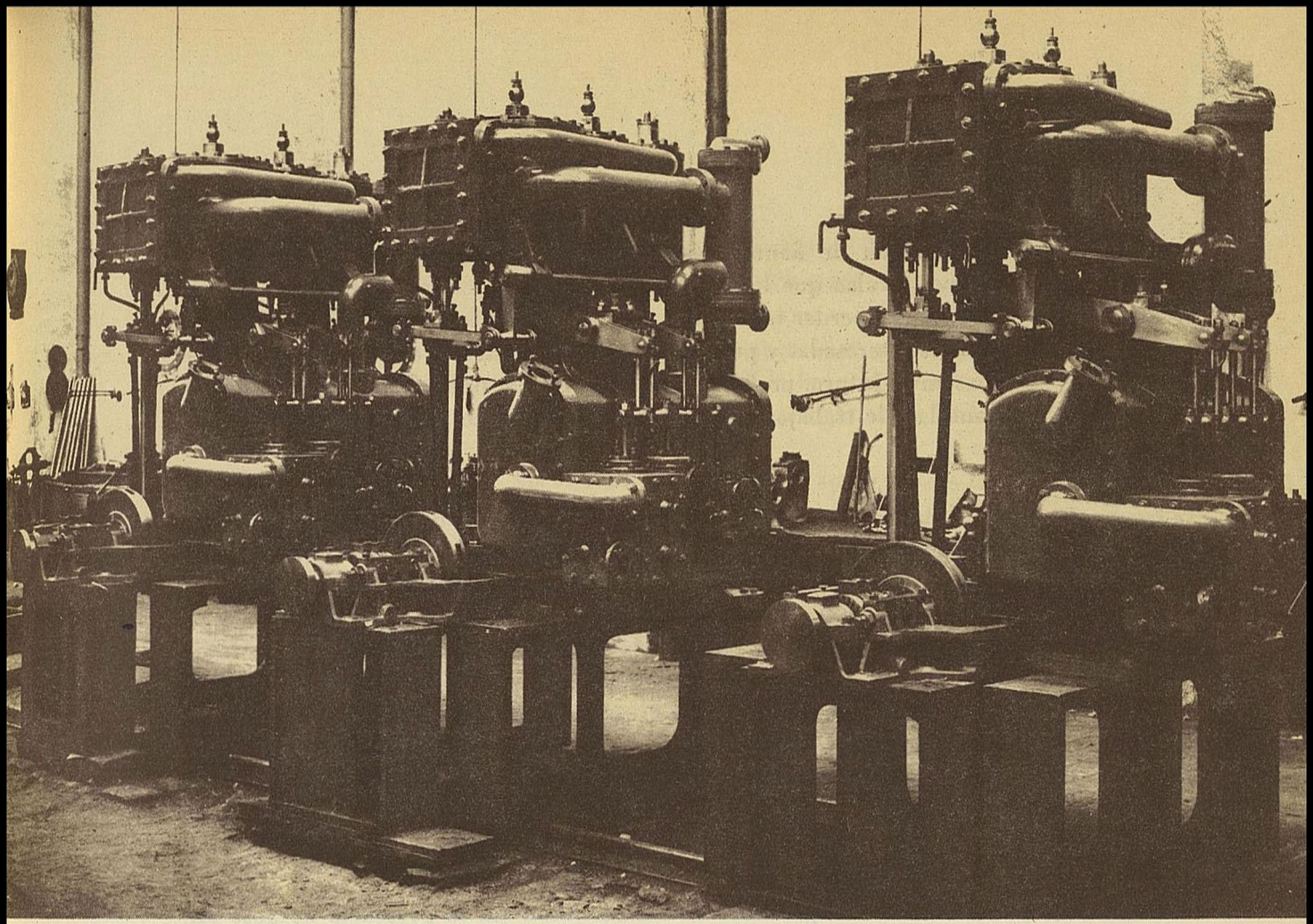
Las condiciones en que se verificaban los contratos y la inestabilidad de precios inutilizaban esfuerzos. Durante dos años consecutivos — 1915 y 1916 — no obtuvo en sus balances "La Maquinista" beneficio alguno y muchos talleres experimentaron pérdidas considerables. A partir de octubre de 1915 los pedidos volvían a ser importantes en el ramo de maquinaria, pero eran conseguidos a bajos precios.

El malestar creado por los acontecimientos mundiales en el ramo de las industrias metalúrgicas no cesaba. La "Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios", de Barcelona y la "Agrupación Metalúrgica", surgida en el seno del Fomento del Trabajo Nacional, decidían, al finalizar el año 1915, la preparación de una asamblea que reuniese a los industriales metalúrgicos de las diversas regiones para tratar de esta situación.

Romanones sube al poder en un momento difícil.

Pero entonces — 9 de diciembre de 1915 — subía al poder de nuevo el Conde de Romanones. El momento era difícil. Continuaba la guerra europea y el país temía que no pudiese mantenerse la neutralidad. Seguía aumentando el precio de las subsistencias. Como los obreros precisaban mayores jornales para poder vivir, los reclamaban con huelgas y disturbios. Regionalistas y lerrouxistas proseguían su eterna pugna. Una sesión del Ayuntamiento de Barcelona terminaba a tiros, poco después de haberse celebrado el "día de la lengua catalana". El déficit real de España ascendía a 370.013.330'56 pesetas y aunque la produc-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Tres máquinas de vapor, tipo vertical "Compound", con condensador de superficie y bombas destinadas a buques de pesca de altura, de una potencia de 90 C. V (1917)

ción de carbón iba en aumento, debía de importarse de Inglaterra en buena parte. Se calculaba que en 1916 se importarían todavía un millón y medio de toneladas.

Tiempos difíciles para la industria.

1916

Los talleres de maquinaria barceloneses funcionaban en condiciones difíciles. En medio de una labor improductiva casi, las Sociedades obreras y metalúrgicas presentaban nuevas bases de trabajo reclamando la jornada de ocho horas y 6'50 pesetas de jornal. Anunciaban una asamblea para el 8 de enero de 1916 y amenazaban con ir a la huelga si no recibían contestación satisfactoria de las entidades patronales.

No faltaron, en días sucesivos, huelgas ni disturbios ante la negativa de los patronos. En mitines se solicitaba el abaratamiento de subsistencias y algunos organismos oficiales aumentaron los sueldos inferiores de sus empleados.

Obligada "La Maquinista" a efectuar, durante este tiempo, algunos trabajos importantes para los cuales había presentado proposición, con

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

constitución de fianza, cuando los hierros no habían experimentado todavía el alza que luego alcanzaron, tuvo que escoger entre aceptar la situación o perder la fianza y provocar una situación difícil ante las entidades interesadas y perjudicial para las posibles relaciones con las mismas en el futuro, prefiriendo aceptar los encargos. Tuvo con ello mayor cantidad de trabajo pero el beneficio fué poco menos que nulo.

La carencia de primeras materias.

Una numerosa comisión de industriales metalúrgicos, presidida por José A. Barret, marchaba el 12 de abril de 1916 hacia Madrid para reunirse en asamblea con otra comisión de las restantes provincias y ver de resolver la grave crisis que atravesaba la industria por la carencia de primeras materias. Se celebró la primera reunión el día 14, acordándose designar como comisionados a Barret y a Junoy para que acudieran al Gobierno, al que instaron a que remediase aquella carencia, que en caso contrario acabaría por obligarles a cerrar los talleres. Se dió al Gobierno dos días de plazo para contestar, aplazándose las conclusiones para cuando se conociera su respuesta.

Fallece Cornet y Mas.

Todas estas gestiones se desarrollaron sin la presencia de José M.ª Cornet y Mas que yacía, enfermo de gravedad, en Barcelona, donde falleció el 4 de mayo del citado año de 1916. Llevaba treinta y seis años interviniendo en la Dirección de "La Maquinista" y había nacido, en Barcelona también, en 1839. Gran economista, ingeniero industrial, vocal de la Junta Central de la Liga Marítima y de la Asociación de Constructores Navales, exdiputado a Cortes y vocal de la Junta de Aranceles y Valoraciones, miembro de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, vocal de la Junta de Protección a la Industria Nacional, de la Junta de Obras del Puerto, del Consejo Consultivo del Trabajo Nacional, miembro de la "Société des Ingénieurs Civils de France", había sido condecorado con la Gran Cruz de Isabel la Católica, por sus eminentes servicios a la patria.

Había trabajado por espacio de cuarenta y nueve años en "La Maquinista" y se echaba en falta su valioso consejo. Pero la vida que con su actividad constante supo imprimir a "La Maquinista", no podía dejar de fructificar. A lo largo de estas páginas hemos ido viendo ya algunas de sus múltiples actividades. Afiliado al partido conservador, se había retirado de la política a principios de siglo para dedicarse a la defensa exclusiva de la industria y a los intereses de la Empresa, que había sabido cuidar con afecto paternal.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Junta de Gobierno de dicha Sociedad, en sesión de 26 de mayo de 1916, acordó designar a José M.ª Cornet y Enrich para el cargo de Director, vacante por fallecimiento de su padre, Cornet y Mas, habida cuenta de sus aptitudes, demostradas durante los cinco años que llevaba ejerciendo de Director adjunto, y su conocimiento de las construcciones metálicas y de puentes, una de las principales especialidades de los talleres.

Ernesto Tous manifestó, en aquella misma sesión, su propósito de retirarse alegando la fatiga y el deplorable estado de su vista. Roig y Bergadá, interpretando el sentir de la Junta de Gobierno, declaró que era innegable el derecho al descanso de Tous, después de más de cincuenta años de constante trabajo, proponiendo que se designara sucesor suyo en el cargo de Director a Nicolás Sant y Tous, quien ya desempeñaba el de Director adjunto. Pero la Junta, considerando los méritos relevantes de Ernesto Tous y su experiencia profesional, a propuesta también de Roig y Bergadá, creyó conveniente designar *Director consultivo* a Tous, como caso excepcional, para que asesorara a los elementos jóvenes que entraban a formar parte de la Dirección y les guiara en el desempeño de su labor.

Al celebrarse el día 16 de junio la Junta General ordinaria de accionistas, se aprobó cuanto había decidido la de Gobierno. En consecuencia, la Dirección quedó formada por Fernando Junoy, José M.ª Cornet y Enrich y Nicolás Sant Tous, pasando Ernesto Tous a ocupar el cargo de Director consultivo, expresamente creado para él.

La Compañía de "Madrid a Zaragoza y Alicante" seguía, por entonces, favoreciendo a "La Maquinista" con sus pedidos: diversos cilindros de locomotoras, treinta y cinco placas giratorias de 4'70 metros de diámetro, cien cambios de vía y un puente giratorio de 23 metros, para locomotoras.

El Plano general de Urbanización de Barcelona.

Como había ocurrido en tantas otras ocasiones, la crisis motivó que se activaran los trabajos para la conclusión del *Plano General de Urbanización de Barcelona* que, terminado en 1916, fué autorizado por el arquitecto Fernando Romeu para la zona este del Ensanche de la ciudad y por Pedro Falqués para la zona occidental. Preparaba dicho plano las grandes vías de unión con los núcleos incorporados al municipio, desde hacía tanto tiempo planeadas y deseadas. Sólo tres años antes se había iniciado la avenida de la Virgen de Montserrat, que debía unir la plaza de Lesseps con el paseo de Maragall.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente "Culera" sobre el río de este nombre, en la línea del Ferrocarril de Barcelona a Port-Bou (1917)

Intereses opuestos de siderúrgicos y metalúrgicos.

A mediados de julio de 1916 decidieron los industriales siderúrgicos aumentar el precio del hierro en veinticinco pesetas por tonelada. Y cuando, en 4 de agosto, los representantes de la siderurgia de Bilbao, fueron convocados por Rafael Gasset, ministro de Fomento, a fin de buscar una solución favorable para la industria metalúrgica, a la que con el aumento venía a imponérsele un nuevo gravamen, manifestaron que su industria era libre y que podían, por tanto, elevar los precios cuanto estimasen necesario.

Pero el Gobierno decidió oponerse al aumento proyectado. En aquellos momentos los almacenes de hierro se hallaban casi desprovistos y los siderúrgicos rechazaron los pedidos de las industrias metalúrgicas. Ante la gravedad del caso, no podían permanecer inactivos los industriales metalúrgicos barceloneses. El 16 de agosto eran convocados a una reunión por la "Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios" con objeto de protestar enérgicamente de la pretensión de los industriales siderúrgicos y felicitar al propio tiempo al Gobierno por haber impedido los aumentos.

Interesaba a los industriales siderúrgicos atender los pedidos del

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

extranjero por el enorme margen de precios que obtenían ante las necesidades de la guerra. Por esta causa dejaban de abastecer el mercado nacional con grave perjuicio de la industria metalúrgica, que se veía imposibilitada de cumplir los encargos importantes. Los almacenistas de hierro de Barcelona no poseían ya apenas existencias. Los cerrajeros y herreros se quejaban también de estas anomalías.

Muchos obreros metalúrgicos quedaban sin trabajo y emigraban. "La inactividad y rapacidad de nuestros capitalistas — decía el Comité Nacional a los metalúrgicos — hacen imposible la vida en nuestro país." Los conflictos suscitados entre siderúrgicos y metalúrgicos por razón del suministro de primeras materias y precios prosiguieron aún durante todo el año, siendo al fin, en 1917, prohibida la exportación de hierro manufacturado y acero hasta que quedara abastecido el mercado nacional.

Repercusión del conflicto internacional. 1917

Así las cosas, Alemania prohibió, en el mes de enero de 1917, a la marina mercante española — y a la de otras naciones neutrales — navegar por aguas de los aliados. El perjuicio que esto ocasionaría era considerable. Pero Alemania anunciaba que eludía toda responsabilidad con respecto a lo que pudiese acaecer a los barcos de las naciones neutrales que infringieran tales órdenes. A los pocos días, como consecuencia de dicha nota alemana, los Estados Unidos le declaraban la guerra. Comenzaba el mes de febrero. El Gobierno español contestó el día 9 que debía procurar por el amparo de los intereses de sus súbditos, si bien siguió manifestando deseos de amigable neutralidad. La revolución que por entonces se estaba fraguando en Rusia condujo en marzo a la abdicación del Zar y a la constitución de un Comité revolucionario. Las primeras noticias de estos sucesos produjeron amarga impresión en todo el ámbito español.

España continuaba neutral. El día 2 de marzo de 1917 se publicaba al fin — gracias a las gestiones de la "Lliga" y en especial de Cambó — la Ley de protección industrial, concediendo grandes ventajas a las industrias nuevas que se fundaran en el país, e incluyendo los bonos para la exportación de tejidos que deberían descongestionar la crisis de sobreproducción en que se debatía la industria textil catalana. En Barcelona se proponía la creación de una Escuela de Estudios Náuticos y diversas reformas en la Barceloneta. Pero, no se olvidaban los peligros de la guerra.

Las mejoras que se había propuesto "La Maquinista" se realizaban con rapidez insospechada. Tan importantes eran que un año antes nadie hubiese sido capaz de preverlas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

A principios de abril la Sociedad "Construcciones Metálicas" y la Casa "Bastos, Bertrán Hermanos y Cía.", de Barcelona, de la que era ingeniero director Manuel Massó, contrataban la construcción de motores Diesel Sulzer, acudiendo ambas al concurso abierto por la Marina española para buques guardapescas. Pero al poco tiempo, el 20 de abril de 1917, se produjo la crisis total del Gabinete del Conde de Romanones, que fué sustituído por un Ministerio que presidía Manuel García Prieto.

Medidas del Gobierno de García Prieto.

Una de las primeras medidas del nuevo Gobierno fué la publicación, por su ministro de Hacienda, Santiago Alba, de una real orden — en la *Gaceta* de primero de mayo de 1917 — por la que, atendiendo a las reiteradas súplicas de las industrias metalúrgicas, se prohibía temporalmente la exportación de hierro forjado, y acero en barras, carriles de hierro en barras, demás clases de hierro en chapas, hierros manufacturados en cualquier forma — armas blancas, armas de fuego, cortas y largas —, cáscara de cobre, cobres y latones nuevos en barras y planchas y chatarra..., hasta que el mercado interior estuviese suficientemente abastecido y permitiera a las casas nacionales constructoras de maquinaria servir los pedidos con rapidez.

La Siderurgia no debía tardar en protestar al sentirse afectada en sus negocios de exportación. Y algo debió conseguir por cuanto a los pocos días hallamos ya a los industriales metalúrgicos barceloneses recabando del Gobernador civil que instara al Ministro citado a que mantuviera la prohibición de exportar hierro, hasta que quedaran aseguradas las necesidades de la industria nacional.

El problema de los transportes marítimos y terrestres afectaba también a toda la nación. A él se sumó la cuestión de las Juntas de Defensa que llegó a producir una grave crisis y la dimisión irrevocable del Ministerio, pasando a ocupar de nuevo el poder los conservadores, el 11 de junio de 1917, con un Gabinete presidido por Eduardo Dato.

Propuestas del Ministerio conservador.

La gravedad de la cuestión de los transportes se veía acrecentada por la carencia de material de reparación. La "Compañía ferroviaria del Norte" encargaba a "La Maquinista" traviesas, cambios de vía y cruzamientos, por valor de 586.000 pesetas, y dos carros transbordadores eléctricos para las estaciones de Valencia y Zaragoza. Pero dicha Compañía carecía de locomotoras suficientes para el tráfico. La mayoría se hallaban en los talleres, inutilizadas, esperando reparación.

Huelgas y disturbios en diversos puntos del país llevaron la intran-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

quilidad a tal extremo que incluso el Cuerpo de Policía llegó a constituir, el 21 de junio, su Junta de Defensa. A principios de julio, parlamentarios catalanes de todos los partidos políticos celebraban una asamblea en Barcelona y acordaban pedir al Gobierno que abriese las Cortes y abordase los problemas de la autonomía municipal administrativa, organización del Estado y cuestión militar.

El Gobierno proponía que se dotara a las minas de carbón que se estaban explotando a causa de la carestía, de los medios necesarios para seguir explotándolas después de la guerra e independizar al país de las importaciones. Manifestaba, además, su deseo de colaborar a la realización de este plan con treinta millones de pesetas.

El plan se concretaba, poco después, en un real decreto del ministerio de Fomento, regentado por el Vizconde de Eza, por el que se dictaban normas para la agrupación de productores y la formación de sindicatos que, a su vez, se agruparían en el Consorcio Nacional Carbonífero, abriendo un crédito por valor de treinta millones y garantizando la construcción de ferrocarriles secundarios desde los centros mineros para facilitar el transporte y distribución del carbón.

"La Maquinista" inicia una nueva época.

En agosto y mientras proseguían las huelgas y el malestar, los Directores de "La Maquinista" tuvieron una serie de reuniones con Eduardo Maristany y Manuel Marqués, director general y consejero, respectivamente, de la "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante", encaminadas al establecimiento de un gran taller dedicado a la construcción de locomotoras.

Concluyeron estas reuniones con un acuerdo de trascendental importancia para el porvenir de "La Maquinista", firmado el 21 de septiembre de 1917. En virtud del mismo, previa aprobación de los respectivos Consejo de Administración y Junta de Gobierno, se llevaría a cabo el proyecto de este gran taller radicado en "La Maquinista" y bajo el mismo nombre.

"La Maquinista" se incorporaría a la nueva Sociedad por un valor de 3.712.500 pesetas, cantidad en que se apreciaba el capital social. La "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante" aportaría 4.000.000 de pesetas en efectivo. Y, según las entrevistas celebradas entre Eduardo Maristany y Félix Boix, la "Compañía de los ferrocarriles del Norte" parecía dispuesta a aportar otros 4.000.000 de pesetas, quedando disponible, a la suscripción pública, el resto de 3.287.500 pesetas hasta completar el capital de 15.000.000 de pesetas previsto para la nueva empresa.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El acuerdo fué sometido al Consejo de Administración de la "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante" y mereció su aprobación, pasando al Comité de París de la citada Compañía. También lo presentó la Dirección de "La Maquinista" a la Junta de Gobierno de esta Sociedad, que gracias a la intervención favorable de Roig y Bergadá, quien expuso las ventajas de conseguir una especialización en gran escala que podría ser fuente continua de trabajos, acogió con simpatía el proyecto acordando convocar, llegado el momento oportuno, Junta General extraordinaria de accionistas a fin de recabar su conformidad para llevarlo a cabo, como así sucedió.

A fines de octubre, el Comité ejecutivo de la "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte" manifestó que su situación financiera no le permitía participar en el proyecto, aunque consideraba su realización muy conveniente para las Compañías ferroviarias y para la industria nacional. Se iniciaron entonces gestiones cerca del Banco de Barcelona y de algunos navieros capitalistas, consiguiendo asegurar la aportación de los 4.000.000 de pesetas. Y, poco después, los Comités de París y Barcelona de la propia "Compañía de Caminos de Hierro del Norte", una vez estudiado el asunto, parecieron también dispuestos a colaborar en la empresa.

"La Maquinista" modifica de nuevo sus Estatutos y aumenta su capital social.

Por otro lado un estudio más atento de las disponibilidades de la Sociedad en proyecto a que acabamos de referirnos, indujo a aumentar a 20.000.000 de pesetas el capital social reservando, de momento, los 5.000.000 que se le sumaban para ponerlos en circulación cuando se creyese oportuno. Con los encargos de cinco apisonadoras para Vizcaya, Salamanca, Huesca y Barcelona y de cuatro calderas de tipo marino para "Hijos de J. Barreras", de Vigo, se concluía, el 23 de noviembre de 1917, el libro de Actas de la Junta de Gobierno de "La Maquinista Terrestre y Marítima", ya que dicha Junta desaparecía según las reformas introducidas en los Estatutos modificados, que aprobó en 29 de noviembre la Junta General extraordinaria de accionistas.

Para vocales del Consejo de Administración, sucesor de la antigua Junta de Gobierno suprimida, resultaron elegidos: Eduardo Maristany, Manuel Marqués, Carlos Maristany, Ernesto Tous, José Roig y Bergadá y Fernando Junoy.

Reunido por vez primera pocos días después — el 10 de diciembre de 1917 — el Consejo de Administración acordó designar consejeros a José Estruch — director del "Banco de Barcelona" —, Julio Galve, Ceferino Ballesteros, Luis Sedó y Damián Mateu y, atendiendo a la cola-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

boración que se había decidido a ofrecer la "Compañía del Norte", al Barón de Satrústegui, al Conde de Torroella de Montgrí y al Conde de Sert, administradores los tres del Comité de Barcelona de la citada Compañía.

Se eligió Director general a Fernando Junoy y Subdirectores a los ingenieros José Serrat y Bonastre, Nicolás Sant y Tous y José M.ª Cornet y Enrich. Fernando Junoy pasó a exponer al citado Consejo el proyecto de ampliación industrial con la instalación de unos talleres nuevos capaces para la construcción de cien locomotoras anuales o para realizar trabajos equivalentes a dicha labor en reparaciones de estas máquinas. Para ello propuso la adquisición de dieciocho hectáreas de terreno en las cercanías de la estación de San Andrés de la "Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante". Al conocer el precio a que dicho terreno se adquiría — unos quince céntimos el palmo cuadrado — acordóse que se procurara comprar mayor superficie en atención a posibles ampliaciones.

Solicitud de aplicación de la ley para industrias nuevas.

Luis Sedó expuso la conveniencia de solicitar, sin pérdida de tiempo, los beneficios que la ley de 2 de marzo del propio año 1917 concedía a las industrias nuevas que se crearan en España y que consistían para dicha Sociedad en la exención de impuestos de derechos reales y timbres; la reducción al cincuenta por ciento de todos los tributos directos durante cinco años; concesión de derechos arancelarios de un mínimo invariable superior al que estaba en vigor, durante diez años, para la importación de locomotoras del extranjero; encargo por el Estado de locomotoras que precisara para los ferrocarriles que el mismo explotaba y limitación de la facultad de las corporaciones locales para imponer arbitrios sobre las industrias protegidas.

Anhelos y desvelos en el camino de la nueva época.

Eduardo Maristany, uno de los personajes más activos de esta transformación extraordinaria, manifestaba su deseo de que se procurara la unificación de los tipos de locomotoras a fin de facilitar la rapidez de construcción. El Conde de Sert comunicaba los temores de la "Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal" de que su no participación en el aumento del capital social constituyera un obstáculo para que le fuesen admitidos encargos de locomotoras, a lo que se contestó que sus pedidos serían aceptados con verdadero agrado. Finalmente, Roig y Bergadá propuso que se dedicara un recuerdo a Nicolás Tous y Mirapeix y a José M.ª Cornet y Mas. El Consejo de Administra-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ción acordó que constase en acta esta justa rememoración de los méritos y ejemplaridad de dos personas que tanto habían contribuído al engrandecimiento de "La Maquinista".

Quedaba así renovada en 10 de diciembre de 1917 "La Maquinista" por la escritura de ampliación de su capital social a veinte millones de pesetas, firmada ante el notario José Torelló. La Banca y las Compañías de ferrocarriles y las marítimas entraban a formar parte de ella junto con representantes siderúrgicos y metalúrgicos y personalidades de gran prestigio nacional.

Estadística obrera.

Pero al margen de esta renovación proseguían las peticiones de aumento de salario por parte de los obreros y las amenazas de huelga. En estos momentos, según una *Monografía estadística de la clase obrera*, dada a luz por el "Instituto de Estadística y Política Social" del Ayuntamiento de Barcelona, se agrupaban 200 obreros en el sindicato obrero de fundición en bronce, 450 en el sindicato de fundición en hierro, 1.500 en la Unión de obreros constructores mecánicos, 350 en el sindicato de caldereros en hierro y 150 en el sindicato de caldereros en cobre.

De un total de 1.167 industrias metalúrgicas establecidas en Barcelona, sólo 74 talleres se dedicaban en 1917 a la construcción y reparación de maquinaria.

Las circunstancias obligaron al nuevo Gobierno liberal de García Prieto a promulgar un decreto, firmado el 21 de diciembre, por el que el Estado intervenía en las fábricas que se dedicaban a la construcción de material ferroviario.

De todos modos "La Maquinista", en medio de un trabajo febril que proporcionaba ya beneficios considerables, iniciaba una nueva época, aprovechando la circunstancia favorable de hallarse los talleres de maquinaria extranjeros imposibilitados de atender a sus mercados exteriores por la Gran Guerra, de la que España se mantendría alejada hasta el final.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO IX

AÑOS DE RENOVACION Y DE PRUEBA. LA 1.400, PRIMERA GRAN LOCOMOTORA DE CONSTRUCCION ESPAÑOLA

(1918-1923)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La importancia y la gravedad de los acontecimientos de toda índole que se producen en el transcurso de 1918 son dignas de consideración. El fermento de indisciplina es tan general que se infiltra en el propio ejército, donde los sargentos llegan a formar sus Juntas de Defensa. Esta contravención de la disciplina militar no queda impune, pero la inestabilidad gubernativa, las huelgas y los atentados sociales continúan.

Gravedad de las circunstancias.

1918

A principios de enero de 1918 concretamente, fué agredido y muerto por unos desconocidos José A. Barret, Presidente de la Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios de Barcelona. Los metalúrgicos protestaron indignados, ante el jefe del Gobierno, García Prieto. La agitación social motivó que en 26 de enero se declarase el estado de guerra y la suspensión de garantías en la provincia de Barcelona.

Desde 1918 hasta el 13 de septiembre de 1923 — fecha del golpe de Estado que, como tendremos ocasión de ver más adelante, intentó la vertebración de España — hubo nada menos que 843 atentados sociales. Según Ortega y Gasset, el particularismo, la aristofobia, el separatismo, la desilusión y la desnacionalización total de la patria eran las características de aquellos momentos, en tanto que "oligarquías de políticos profesionales, falseando el sufragio y la constitución, usurpaban el poder".

José Pemartín, el apologista de la dictadura, señala también el completo desbarajuste administrativo, el déficit crónico en los presupuestos del Estado, el contrabando y evitación de impuestos por los ricos, las cargas agobiantes sobre el contribuyente, el tráfico escandaloso en materia de abastos, la repulsa del servicio militar por el pueblo desmoralizado, las transacciones sospechosas de dinero y los negocios en materia de política extranjera.

"La Maquinista" renovada.

En medio de tales circunstancias y aprovechando el desbarajuste de la guerra europea, "La Maquinista" experimenta la transformación que la consagra como primera potencia de la industria metalúrgica española. Logrado su ideal de implantar en gran escala la construcción

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de locomotoras, aspira a cubrir la mayor parte de las necesidades de las Compañías ferroviarias del país en lo concerniente a material de tracción. Era preciso conseguir una completa emancipación de la tutela extranjera. Contaba para lograr sus objetivos — conforme veíamos en el capítulo anterior — con la ayuda efectiva de las más significadas entre dichas Compañías, con las que había creado intereses afines que le garantizaban una marcha segura y una continuidad de trabajo.

El patrimonio de los antiguos accionistas se incorporó con ventaja a la Sociedad renovada, pues por el antiguo capital de 3.135.000 pesetas, representado por 3.300 acciones de 950 pesetas cada una, valor nominal, se les reconoció una participación en el nuevo de 3.712.500 pesetas. El valor nominal de 950 pesetas correspondiente a cada acción antigua quedó, de esta suerte, elevado a 1.125 pesetas con un premio, por tanto, de casi un veinte por ciento. Con tales premisas no es de extrañar, pues, que la Junta General reunida aquel memorable 29 de noviembre de 1917 aprobase por aclamación la transformación de la Sociedad.

Abierta la suscripción de las nuevas acciones se alcanzó un éxito tan rotundo que fué cubierta en el acto la totalidad del capital ofrecido: 15.000.000 de pesetas. Poco después, el Consejo de Administración se veía precisado a tomar el acuerdo de poner en circulación los 5.000.000 restantes — hasta completar los 20.000.000 en que se pensó desde un principio — para atender la demanda excedente.

La ampliación de la Sociedad traía aparejado un cambio en el contrato jurídico con los accionistas. Las acciones antiguas, nominativas, de limitada circulación y complicado traspaso, se convertían en valores al portador que a no tardar serían admitidos a cotización en la Bolsa de Barcelona.

Se unifica la Dirección.

La Dirección de "La Maquinista", desempeñada por tres personas en igualdad de atribuciones, con posibilidad de sustentar criterios distintos en orden a la marcha de la Sociedad, por muy compenetradas que se hallasen, dejaba de ser conjunta, estando en lo sucesivo bajo un mando único.

El nombramiento recayó en Fernando Junoy Vernet — uno de los tres Directores antiguos — especializado en la técnica del vapor y, por consiguiente, el más idóneo para el futuro desarrollo de las actividades sociales encaminadas a la construcción de locomotoras aparte de que, por sus dotes de organizador y su dominio de los demás ramos de la ingeniería relacionados con las especialidades de la Empresa, reunía todas las condiciones apetecibles para el cargo.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



La I Feria de Muestras, inaugurada el 23 de octubre de 1920

Sus antiguos compañeros de Dirección, Cornet Enrich y Sant Tous, estarán a sus órdenes como colaboradores inmediatos, en unión del notable ingeniero José M.ª Serrat y Bonastre, a quienes se adjudica el cargo de Subdirectores.

Reformas de organización interna.

La renovación de "La Maquinista" es general. Hasta ahora el pago de jornales y sueldos se efectuaba por períodos quincenales. A partir de esta reforma los obreros empiezan a cobrar por semanas y los empleados por meses. Se pierde, no obstante, la curiosa costumbre establecida en "La Maquinista" de pagar los salarios totalmente en moneda contante y sonante de oro y plata.

Desaparecen de las oficinas los viejos pupitres dobles y los altos taburetes, sustituídos por la mesa americana individual y el sillón giratorio. Las lámparas, que conservaban todavía los dispositivos para mecheros de gas si bien dotadas de bombillas eléctricas, son arrojadas a la chatarra en unión de sus descoloridas pantallas verdes. El motor de gas pobre que producía la electricidad para el alumbrado y para el movimiento de las transmisiones, pasa a gozar de un merecido reposo y la energía es tomada en adelante de la red general.

La renovación afecta, pues, a los más nimios detalles. Pero se anuncia que las máquinas anticuadas y los medios de trabajo serán también modernizados.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Las "1.400", primeras grandes locomotoras nacionales.

Mientras tanto, el Consejo de Administración se había reunido, el 4 de enero de 1918. Y en dicha reunión, a la par que se notificaba que "La Maquinista" había conseguido, de real orden, el aplazamiento del pago de impuestos de Derechos reales y Timbre de la emisión de acciones — como consecuencia de la solicitud que presentó pidiendo obtener la aplicación de los beneficios de la ley de 2 de marzo de 1917 relativa a Sociedades nuevas —, se habló también de un primer encargo de cincuenta locomotoras de un tipo unificado, que la "Compañía de M. Z. A." estaba dispuesta a cursar.

La representación de la "Compañía del Norte" puso reparos a la unificación de tipos propugnada por Maristany, ya que la "Compañía del Norte" necesitaba de preferencia locomotoras para líneas secundarias, mientras que la de "M. Z. A." las precisaba para líneas principales. Además, la circulación se efectuaba por la izquierda en las líneas de la primera Compañía, mientras que la segunda la tenía establecida por la derecha, lo que requería tipos distintos de locomotoras.

Decidida a ganar tiempo, la "Compañía de M. Z. A." encargó a "La Maquinista", el 17 de enero de 1918, el suministro de cincuenta locomotoras del tipo más potente que circulaba en sus líneas, para el servicio de trenes expresos. Son las futuras "1.400" que tan magníficos resultados han de conseguir y que durante mucho tiempo estarán llamadas a ser el mejor exponente de la capacidad de la industria nacional del ramo.

La confianza que "M. Z. A." depositó en "La Maquinista" era tan absoluta que en el contrato se convino que el importe de las máquinas sería fijado *a posteriori*, es decir, una vez conocido el coste práctico de la construcción. Bien es verdad que el momento, de gran inestabilidad de precios, no permitía calcular un presupuesto con pretensiones de fijeza.

Inestabilidad de precios.

En los meses siguientes las subsistencias escasearon y los precios reales subieron constantemente, a pesar de las disposiciones sobre tasas. El Instituto Agrícola Catalán de San Isidro elevó un escrito al Alcalde ofreciéndose a colaborar en la normalización. Ponía, sin embargo, de manifiesto que buena parte de las difíciles circunstancias no tenían otra causa que el haber impuesto precios de tasa inferiores al coste real.

También la Sociedad de Comerciantes de carbón se ofreció al Gobierno para secundar sus medidas y aprovechar la flota de cabotaje, a la sazón inactiva, para el transporte del carbón mineral nacional. Una disposición de la Comisión de Tasas señaló los precios de 62'35 y 112'10 pesetas los cien kilos de hierro laminado, según perfiles y clases. Por

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

su parte, la Comisaría General de Abastecimientos dictó normas estableciendo recargos de 5, 10 y 15 pesetas por tonelada de hierro, al mismo tiempo que disponía la intervención gubernativa de los depósitos de carbones minerales.

Por otro lado, el Gobierno Nacional, presidido por Maura y constituído el 21 de marzo, intentó aliviar la situación mediante tratados comerciales con Norteamérica para el aprovisionamiento de algodón, gasolina, petróleo y lubrificantes, maquinaria y otros productos, y con Francia para chatarra, fosfatos, sebos y alquitranes.

En sus ocho meses de gestión en el ministerio de Fomento, procuró Francisco Cambó la adquisición de maquinaria para la conservación de los 50.684 kilómetros de carretera que se hallaban a cargo del Estado, y construcción de otras nuevas. Obligó al reconocimiento médico de los obreros antes de su admisión en las fábricas metalúrgicas y proyectó el "Instituto de Industria, Comercio y Transportes", que no tuvo tiempo de realizar.

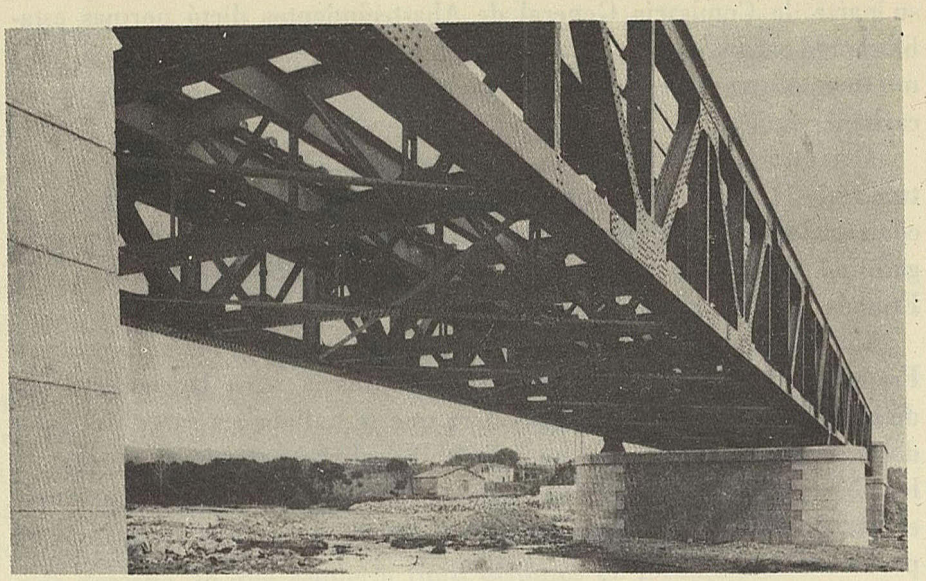
Renovación de maquinaria e instalaciones.

El plan de ampliación de "La Maquinista" se desarrolló a ritmo acelerado. La Dirección pasó diversos pedidos de máquinas herramientas a casas inglesas y americanas. No olvidó, sin embargo, a la producción nacional. Buena prueba de ello es que "La Electricidad", de Sabadell, se encargó de suministrar el material eléctrico que, de momento, se consideró necesario. Los propios talleres de "La Maquinista" construirán otras máquinas y grúas por un valor considerable. Se adjudicaron a Juan Curet las primeras obras de los nuevos talleres de San Andrés y se fueron completando las adquisiciones de terrenos, iniciadas a primeros de año, con la compra de una parcela de 658.840 palmos cuadrados, cuya escritura se firmó el 8 de abril de 1918.

A mediados de año la escasez de cobre era tan manifiesta que hubo que gestionar la importación de una partida de los Estados Unidos, mientras "La Maquinista" estaba construyendo para la trefilería catalana de los Lacambra un tren de laminación para grandes planchas de aquel metal, instalación especial que se avino a realizar a fin de que no sufriera demora el aprovisionamiento de las placas destinadas a las nuevas locomotoras en construcción. Otro esfuerzo que puso en práctica para conseguir el rápido despacho y embarque de los materiales pedidos a Inglaterra, fué la reparación del vapor "Provence", que aceptó mediante la indicada condición.

Las instancias de la Sociedad solicitando los beneficios de la Ley de Protección a las industrias, fueron informadas favorablemente por

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente de la riera de Arbucias, de la Compañía del Ferrocarril de M. Z. A. (1920)

la Comisión Protectora de la Producción Nacional. Pero el informe dejó para resolver, como pieza aparte, una petición que se refería a la elevación de derechos aplicables a la importación de locomotoras.

Aumento de jornales.

En octubre de 1918 se acordaba un aumento general de jornales de 0'50 pesetas por obrero, atendiendo la petición formulada al efecto. En "La Maquinista" se habían incorporado al jornal los subsidios de carestía que se venían pagando, aumentándose los jornales hasta dejarlos al nivel de los que regían en los demás talleres barceloneses.

La Guerra Europea llega a su fin.

La guerra europea parecía tocar a su término. Los Imperios centrales y Turquía formularon, el 4 de octubre de 1918, una proposición a Mr. Wilson, Presidente de los Estados Unidos, para un armisticio general inmediato y apertura de negociaciones de paz. Sin embargo, los submarinos alemanes continuaban torpedeando buques de todas las nacionalidades, llevando buena parte de pérdidas la marina mercante española. Siete buques alemanes refugiados en puertos españoles durante la guerra fueron incautados por el Gobierno de España en compensación de los barcos hundidos por los sumergibles germanos.

Por fin, el 11 de noviembre, se firmó el armisticio que concluyó la guerra europea. Dos días antes los liberales, con García Prieto, habían

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

conseguido en España el poder. El final de la guerra fué acogido en Barcelona con júbilo. La ciudad se adornó con banderas y colgaduras. Estos momentos de euforia llevaron a un optimismo ilusionado que, aunque momentáneamente, hizo olvidar los problemas. En efecto, una violenta epidemia tífica, declarada poco después, produjo en Barcelona gran número de víctimas y ensombreció aquel optimismo. Las autoridades locales tomaron severas medidas sanitarias; entre ellas, el cegamiento de los pozos existentes en la Barceloneta. Al poco tiempo, se precisó de nuevo hacer frente a la realidad, pues el fin de la guerra no significaba el fin de sus consecuencias. No obstante, el resultado económico del ejercicio de "La Maquinista" se pudo considerar satisfactorio, teniendo en cuenta que participó en los beneficios gran parte del capital que todavía no había podido producir rendimiento.

Conflictos sociales. 1919

Apenas iniciado el 1919 falleció el Conde de Sert, vocal del Consejo de Administración de "La Maquinista", del que formaba parte como representante de la "Compañía del Norte". En su vacante fué nombrado consejero, en representación de la propia Compañía, el prestigioso industrial y financiero barcelonés Ignacio Coll y Portabella.

El año 1919 nació pródigo en conflictos sociales. Aunque la guerra había concluído, el problema de las subsistencias persistía en España. Existían, en Barcelona, dificultades para el abastecimiento de la ciudad. La escasez era mayor cada día, por la salida de productos desde Barcelona a otras provincias sin posibilidad de compensación puesto que aquellas provincias prohibían que se remitieran subsistencias a la ciudad condal. Se produjo un aumento transitorio del 15 por ciento en las tarifas de los transportes férreos para poder atender las demandas de aumento de jornal, y las Compañías navieras proyectaban imponer una propuesta de tarifas de máxima percepción. Se planteó, además, la instalación interina del Consorcio del Depósito Franco, en tinglados del muelle de Barcelona.

Y, en medio de tales circunstancias, el Sindicato de Oficiales Carpinteros y Modelistas, formuló a la Dirección de "La Maquinista", a principios de enero, diversas peticiones, entre ellas el jornal mínimo de 8 pesetas, la jornada máxima de 8 horas y el pago del jornal íntegro en caso de accidente del trabajo. Sin dar tiempo siquiera a la reunión del Consejo para deliberar, obligaron el día 11 al personal de carpintería a abandonar el trabajo y a hacer entrega al Sindicato de su propio herramental en garantía de que no habrían de romper la huelga.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Se extendió luego el paro al ramo metalúrgico en general, precisamente cuando, el 20 de enero, se autorizó de real orden la exportación de toda clase de maquinaria y piezas sueltas mediante ciertos requisitos, con objeto de favorecer a la producción nacional. La Sociedad de Industriales Mecánicos y Metalarios acordó, como medida transaccional, que fuera implantada en los talleres del ramo la jornada obrera de nueve horas a partir del primero de febrero. Pero poco había de durar, pues a consecuencia de la adhesión de España al Convenio Internacional de Ginebra, se implantó en todo el país, desde el día 15 del mismo mes de febrero de 1919, la jornada de ocho horas.

Panorámica del momento.

Llegaron por entonces noticias de que el Conde de Romanones, Presidente del Consejo de Ministros, pretendía convertir el ministerio de Abastecimientos en ministerio de Comercio, Industria y Trabajo, teniendo en cuenta las bases generales de 1916 para crear una nueva organización que estimulara e impulsase la vida económica del país.

Poco después se designaba una comisión especial encargada de esclarecer lo ocurrido con motivo de los disturbios acaecidos en Barcelona durante los meses de enero y febrero. A pesar de ello, el panorama político-social fué adquiriendo en Cataluña tonos cada vez más sombríos. El llamado "problema catalán" se hallaba en una fase aguda. El Estatuto de Autonomía Municipal, que estaba siendo votado por los ayuntamientos regionales, promovía en las Cortes apasionados debates y, en las calles, encuentros a mano armada.

El sindicalismo revolucionario progresaba. Cuanta mayor era su pujanza, más graves resultaban los conflictos que promovía. A causa de la Gran Guerra, los sindicatos y los Gobiernos de los países beligerantes se unieron para hacer frente a la situación. Esta unión y la libertad de que gozaban las organizaciones obreras internacionales para extender sus doctrinas revolucionarias, tuvieron honda repercusión en España, especialmente en Barcelona. La consigna general de los sindicatos era la revolución por la acción directa.

Electrificación de líneas férreas.

Se había publicado, en el ínterin, una real orden del ministerio de Fomento relativa a la distribución de flúido eléctrico, proponiendo la unificación de las tensiones y la construcción de una red del Estado para la distribución de energía. Paralelamente se realizaron estudios para la electrificación de diversas líneas de ferrocarriles. Las Compañías de M. Z. A. y del Norte encargaron el material necesario. "La Maquinista", en concierto con otras entidades nacionales y extranjeras, iba a parti-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cipar en tales suministros por lo que respecta a las partes mecánicas de locomotoras y automotores.

Estas reformas eran tanto más necesarias por la depresión comercial, el desgaste sufrido por el material que se venía utilizando y la competencia que realizaban los automóviles a los ferrocarriles.

Las fuerzas vivas de Bilbao trabajaban, mientras tanto, para lograr que a su villa se le concediera un ramal de comunicación directa con la proyectada línea eléctrica ferroviaria de Francia a Madrid y a Algeciras.

Nuevas dificultades en Barcelona.

Las huelgas se sucedían y los actos de terrorismo seguían a la orden del día. Se elevaban los precios de diversos productos y se encarecía la mano de obra ante los nuevos horarios de trabajo. Un paro de los obreros de electricidad dejaba, en marzo de 1919, a la ciudad de Barcelona a oscuras, quedando los tranvías detenidos en plena calle. Los ramos de Gas y Agua secundaron la huelga de electricistas. El 20 de marzo, el paro afectaba a importantes ramos de la industria, dificultando en gran manera la vida económica de la ciudad.

Ante la caótica situación, el Gobierno de Romanones suspendió las garantías constitucionales, reanudando la tropa las servicios abandonados, aparte de que quedaron militarizados los huelguistas de 21 a 33 años. El reparto de la correspondencia se lo distribuyeron diversas casas comerciales hasta quedar el día 5 de abril el servicio normalizado. Dos días antes un real decreto fijaba en ocho horas la *jornada máxima* de trabajo, o en cuarenta y ocho horas semanales. Y, poco después, el 13 del propio mes de abril, una real orden prescribía que se diese publicidad al laudo sobre jornada máxima y aumento de jornales a los metalúrgicos.

A los dos días, Maura subía al poder. Su prestigio venía a disminuir la efervescencia del malestar y posibilitaba la apertura de una Exposición de Automóviles en el Palacio de Bellas Artes de Barcelona, a la que concurrieron algunos constructores españoles, tanto de coches como de accesorios.

En sesión de 19 de mayo "La Maquinista" acordaba un donativo para su distribución entre las fuerzas del Ejército y de la Armada que prestaron servicios extraordinarios en las huelgas pasadas. Pero Maristany se quejó del retraso que estaba sufriendo la entrega del primer lote de locomotoras encargadas a la Sociedad y anunciaba que, si el suministro español se retrasaba, la "Compañía de M. Z. A." tendría que encargar locomotoras a los Estados Unidos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"La Maquinista" no podía sustraerse a la lucha social desbordada y sus mismos obreros se veían arrastrados a ella, muchas veces contra su voluntad. El Gobierno de los mauristas intentó contener la lucha constituyendo unas comisiones encargadas de clasificar y agrupar las industrias. El Instituto de Reformas Sociales debía proponer los vocales que las integraran. Al propio tiempo, se iba a realizar una revisión arancelaria más.

El Tratado de Versalles.

El día 28 de mayo de 1919 se firmó el tratado de Versalles que puso fin jurídicamente a la Gran Guerra concluída el año anterior. Se incorporó al tratado un pacto en virtud del cual se fundaba la futura Sociedad de las Naciones, según la fórmula que había dado el presidente Wilson en uno de sus famosos catorce puntos. Aunque entonces estos sucesos levantaron una llamarada de entusiasmo, el porvenir reservaba a la Sociedad de las Naciones una actuación distinta de las esperanzas que había hecho concebir.

Barcelona prepara su I Feria de Muestras.

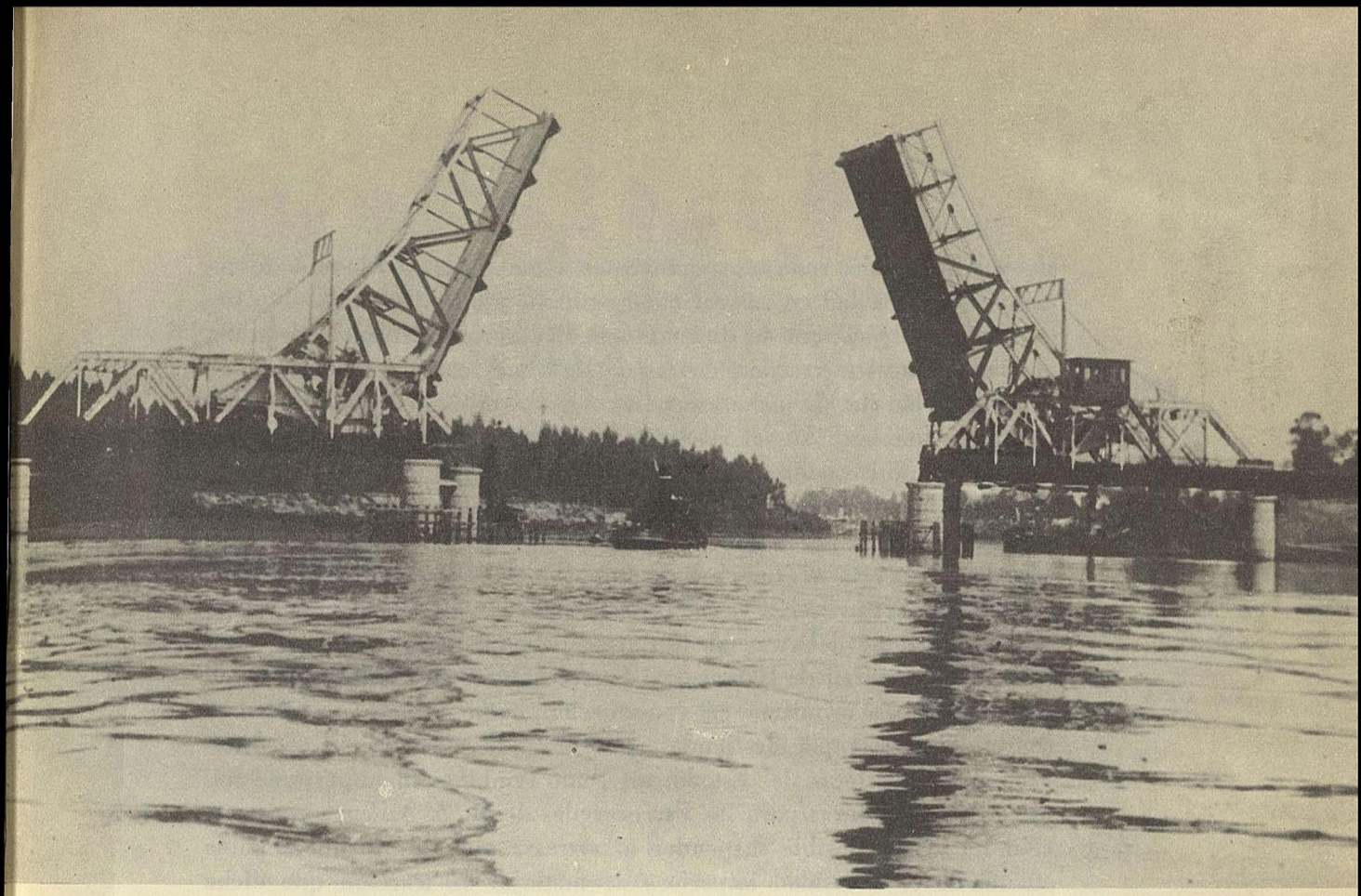
Mientras a mediados de julio de 1919 los conservadores idóneos de Sánchez de Toca sucedían en el gobierno del país a los mauristas después de contribuir a privarles del poder, se procedía a la constitución del Comité Ejecutivo de la primera Feria de Muestras de Barcelona. El Ayuntamiento de la ciudad se dirigía a la "Compañía de M. Z. A." recordándole la cesión de un millón de palmos cuadrados de terreno que Barcelona le hizo en virtud del tratado de 1874 para que construyera una estación monumental adecuada a la importancia de la ciudad y le conminaba a realizar la obra antes de que llegara la fecha de celebración de la citada Feria. Una comisión integrada por representantes del Ayuntamiento y de la Compañía ferroviaria iba a ocuparse de llevar a cabo los planes necesarios para que ese deseo se convirtiera lo más pronto posible en una realidad.

"La Maquinista" trabajaba cuanto podía. Al acto de la inauguración del tramo del ferrocarril de Ripoll a Ribas, que debía llegar hasta Aix-les-Thermes, asistieron Fernando Junoy y José M.ª Cornet puesto que los puentes metálicos de dicha línea habían sido construídos por la Sociedad.

Auge de la aviación.

La aviación se hallaba en pleno auge. Se intentaba ya la travesía aérea del Atlántico que se realizaba en octubre de 1919 por un dirigible alemán del tipo R.34. El aviador inglés Havilland efectuó el vuelo Madrid-Barcelona, en 2 horas y 30 minutos. Un francés, Rateau, ideó

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente Alfonso XIII, en el Canal Alfonso XIII, de Sevilla (1920)

una turbina que, colocada a la salida de gases, giraba a razón de 30.000 revoluciones por minuto y acumulaba aire, permitiendo suministrar el oxígeno necesario al cilindro, en alturas superiores a 5.000 metros, y haciendo que aumentase la velocidad del avión en un ambiente donde la atmósfera enrarecida resultaba menos resistente al rozamiento.

El "lock-out" y la cuestión social.

Al Instituto de Reformas Sociales se confió, por real orden de 4 de septiembre de 1919, proceder a la formación de los censos obrero, patronal y corporativo. Un real decreto creó, poco después — el 11 de octubre —, una Comisión de Trabajo, mixta de patronos y obreros, en Cataluña. Francisco Cambó pronunció una conferencia sobre *La crisis social de Cataluña* que causaba expectación entre el comercio y la industria de la ciudad. Y, en cumplimiento de lo dispuesto por otro real decreto de 11 de octubre de 1919, el Fomento del Trabajo Nacional se encargó de formar el censo de la población obrera incluyendo en el grupo de los metalúrgicos 1.119 patronos y 20.732 trabajadores.

Se hablaba de oponer a la sindicación proletaria el frente único patronal al que "La Maquinista" prometía su concurso moral y económico,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

si bien formulaba reservas conducentes a mantener la libertad de acción de la Sociedad en sus relaciones con su propio personal.

Cuando el primero de diciembre la Federación Patronal declaraba en Barcelona el cierre de fábricas o "lock-out" como consecuencia de la agudización de las luchas sociales, con objeto de reducir al proletariado privándole de su salario y condenándole al paro forzoso, el Consejo de Administración de "La Maquinista" se reunió para deliberar acerca de la actitud que debía adoptarse, decidiendo que en modo alguno podía la Empresa secundar el cierre.

Abonaban esta actitud razones importantes. Porque "La Maquinista" tenía en construcción varios trabajos para la defensa nacional, como el dique flotante del Arsenal de Cartagena y cuatro locomotoras destinadas al ferrocarril de Betanzos al Ferrol que servía a esta base naval. Se encontraban asimismo en construcción buen número de cilindros compresores de vapor destinados al servicio de construcción y conservación de carreteras del Estado, así como también un importante número de locomotoras para los Ferrocarriles de M. Z. A., cuya construcción no le era posible suspender ni retrasar por más tiempo, habida cuenta de la necesidad imperiosa de material de tracción que dicha Compañía experimentaba.

La propia Federación Patronal vino a dar solución al caso cuando excluyó del alcance del "lock-out" los servicios públicos, a los que tan ligados se hallaban los trabajos de "La Maquinista" en curso. Ya la implantación de la jornada de ocho horas había ocasionado por sí sola la disminución de la producción y el aumento del coste de la mano de obra en un 25 por ciento, aumento que había adquirido todavía mayores proporciones por la elevación de los salarios acordada, como vimos, en abril. No es de extrañar, pues, que a pesar de que "La Maquinista" no participara en el cierre, concluyera el ejercicio con un exiguo provecho económico.

Por otra parte, las obras de sus nuevos talleres de San Andrés, de los cuales dependía principalmente la intensificación de la producción, no habían podido avanzar al ritmo requerido a causa de los conflictos sociales y aun éstos privaban de dar el debido impulso a la modernización de la antigua factoría de la Barceloneta.

Esperanzas frustradas.

1920

Así iban las cosas cuando el Ministerio de Allendesalazar intentó el retorno a la normalidad, preparando el camino a Dato. Pero, del 12 de diciembre del 1919 al 3 de marzo de 1920 desarrolló su misión con escasos resultados, como demuestra que al finalizar el 1919 se proyec-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

tase una nueva elevación de las tarifas ferroviarias y que en el transcurso del mes de enero de 1920 se organizara una campaña encaminada a alcanzar la aprobación de los proyectos de ley de carácter social.

La *Gaceta de Madrid* del día 23 de enero de 1920 publicaba una real orden de Hacienda desestimando en su totalidad la instancia que — como se recordará — había presentado "La Maquinista" el 11 de diciembre de 1917 y en la que solicitaba los beneficios de protección a las industrias nuevas y desarrollo de las existentes que prometió la ley de 2 de marzo de aquel mismo año. La negativa sorprendió al Consejo de Administración de "La Maquinista". Se hablaba de celebrar una entrevista con el ministro de Hacienda y se solicitaba por escrito la anulación de los efectos de dicha real orden. Sedó, uno de los consejeros de la Sociedad, fué a Madrid a gestionar que la Comisión Protectora de la Producción Nacional, que en su día había informado favorablemente la petición, formulase una protesta contra una decisión que parecía inexplicable.

Fin del "lock-out".

La agitación social seguía siendo el tema dominante en todas las esferas. La Federación Patronal, cuyo Presidente había sido herido en un atentado — uno de los muchos que se registraban — ofreció levantar el "lock-out" si los obreros se presentaban al trabajo en las mismas condiciones que cuando aquél fué declarado. Implantada a partir del 2 de febrero de 1920 la Ley sobre el descanso dominical, los periódicos dejaron de publicarse en la mañana del lunes.

Por su parte, el Gobernador civil publicaba unas disposiciones en las que invitaba a que se reanudase el trabajo en un plazo tope. A últimos de febrero se presentaba la casi totalidad de obreros en paro, produciéndose una normalidad más aparente que real porque muchos trabajadores no habían hecho sino cambiar de empresario, manteniendo el pleito con el antiguo. Según frase del Gobernador, el "lock-out" había sido levantado y la orden de trabajo, acatada; pero virtualmente había concluído el "lock-out" y empezado la huelga general.

Dato y su Gobierno.

Existía, pues, en los primeros días de marzo de 1920, una preocupación unánime por encauzar el movimiento societario dentro de las vías legales y terminar con el estado de cosas que perturbaba la vida de la nación y desmoralizaba a los ciudadanos. El Gobierno conservador presidido por Dato, que acababa de posesionarse del Ministerio, se esforzó en dar soluciones: estableció un régimen de retiros obreros, apro-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

bó el proyecto de sindicación obligatoria, reorganizó el Instituto de Reformas Sociales y creó una Comisión de Trabajo dependiente de la Presidencia del Consejo, donde se daba cabida a las representaciones patronales y obreras para la discusión de sus problemas.

En general propugnaba este gabinete una transformación en el planteamiento de las cuestiones sociales, reconociendo, por una parte, a los productores los derechos que no les podían ser negados y afirmando, por otra, el deber de amparar al capital puesto que en ambas bases descansaban la Industria y el Comercio y de su perfecta unión dependía la prosperidad del país.

Gobernar con este criterio, reconociendo los legítimos derechos de los obreros y de los patronos, protegiéndoles contra los desmanes de unos y otros, era — según afirmaba Dato — el primordial empeño de los conservadores.

Progresos de la técnica.

Tales afirmaciones condujeron a un alivio momentáneo. En el ínterin, el subdirector de "La Maquinista", José Serrat y Bonastre fué recibido — el 3 de marzo — académico en la de Ciencias de Barcelona. Su discurso de ingreso versó sobre *La evolución moderna de la locomotora*, señalando el estado del momento y su probable futuro. Hacía historia de la locomotora y sus progresos, detallando los perfeccionamientos logrados y estudiando su posible desenvolvimiento hasta llegar a la locomotora eléctrica y semieléctrica.

La aviación continuaba realizando notables adelantos. A mediados de marzo se inauguraba un servicio aéreo entre Barcelona-Palma de Mallorca y regreso. El hidroavión Hereter-Savoia S-9 empleaba en efectuar el recorrido total de ida y vuelta algo más de tres horas. Pocos días después, el primero de abril, entraba en servicio otra línea aérea: la de Barcelona-Alicante-Málaga.

Transcurrió un corto período de relativa tranquilidad social que aprovechó Alfonso XIII para realizar un viaje a Barcelona. El mismo día de su llegada, 27 de junio, asistió al banquete que en su honor se ofreció en la Lonja de Mar, "casa solariega del comercio barcelonés y de todo el renacimiento cultural económico del Principado". Permaneció el monarca varios días en la ciudad, recibiendo unánimes muestras de simpatía.

Lérida proyectaba instalar una Exposición General de Maquinaria Agrícola, consiguiendo una real orden por la que se permitió la importación, libre de derechos aduaneros, de cuantas máquinas y tractores se introdujeran en el país con destino a figurar en la misma.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Con objeto de proceder a reorganizar los Tribunales de Barcelona, el Gobierno de Dato suspendió, de real orden, la actuación en los mismos de los jurados, por haber sido su intervención en los últimos años inocua o contraria incluso a los principios de la administración de Justicia.

Los jurados, suprimidos.

Las organizaciones terroristas, que se amparaban en el mundo obrero con el espejuelo de reivindicar sus derechos, venían cursando amenazas a los miembros de dichos jurados siempre que se trataba de juzgar delitos de los llamados sociales, obteniendo así veredictos de inculpabilidad por crímenes flagrantes.

Algunos jurados mantuvieron su recto criterio a pesar de esas amenazas, pero el hecho de haber sido luego víctimas de agresiones por los elementos coaccionadores, ante la pasividad de las Autoridades o su impotencia para evitarlas, motivó que desaparecieran esos casos de valor cívico y la constitución de los jurados, de antigua raíz popular, cayó en el desprestigio. Cualquier proyecto de reorganización judicial implicaba, en consecuencia, la suspensión de sus funciones.

La actividad que desplegaron, durante este tiempo, las factorías navales fué escasa. El proyecto de construcciones navales de mayo de 1914 experimentó diversas modificaciones y aplazamientos ante las experiencias dimanadas de la guerra y ello condujo a un estancamiento. No obstante, en los Astilleros del Ferrol se botaba al agua el crucero explorador "Victoria Eugenia", de 5.000 toneladas, que pasará a formar parte de la escuadra. En Bilbao, en los talleres de la Sociedad Española de Construcción Naval, se procedió ya a la botadura del trasatlántico "Alfonso XIII", que desplazaba 14.000 toneladas.

Construcciones náuticas.

También en Barcelona, en los Astilleros del Mediterráneo, se verificó la botadura de la nave "Berga", de 1.655 toneladas, y estaban próximas a ser lanzadas otras tres embarcaciones de características semejantes.

A la par que, en septiembre de 1920, se producían nuevos atentados terroristas en Barcelona y se activaban las gestiones de paz social, "La Maquinista" hizo entrega de la primera locomotora, del lote de 50 encargadas por la "Compañía de M. Z. A." a principios de 1918. La Sociedad había tenido que enfrentarse con graves dificultades para dar cima a su primera realización de un tipo de locomotora de gran potencia.

La primera locomotora "1.400".

Las pruebas a que se la sometió demostraban la cuidadosa preparación del proyecto y la bondad de su ejecución. Era una máquina que a

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

sus grandes dimensiones unía una gran belleza de líneas. He aquí sus principales características: diámetro de los cilindros, 640 mm.; carrera de los émbolos, 660 mm.; diámetro de las ruedas motoras, 1.600 mm., y diámetro de la caldera, 1.800 mm. La superficie total de caldeo era de 249'5 m^2. El peso total de la máquina y del ténder en orden de marcha resultó ser de 142 toneladas.

El Consejo de Administración se congratulaba del insuperable éxito alcanzado, tanto por el perfecto funcionamiento como por la notable economía de consumo de combustible y engrases, puesto que se había podido demostrar que no era una pretensión ilusoria, sino un hecho real, la posibilidad de nacionalizar en España la industria de construcción de locomotoras. También recibía "La Maquinista" una calurosa felicitación de la Dirección del ferrocarril de Betanzos al Ferrol por el feliz resultado de las pruebas realizadas con la primera de las cuatro que tenía que construir con destino a dicho ferrocarril.

Se inaugura en Barcelona la I Feria de Muestras.

La situación social de Barcelona empeoró. Contaba entonces la ciudad con 710.335 habitantes. Los disturbios no llegaron, sin embargo, a retrasar la instalación de la primera Feria de Muestras de la ciudad que pudo ser inaugurada, como se había previsto, el 23 de octubre de 1920.

Figuraban en ella los artículos de procedencia extranjera que constituían primeras materias para la industria nacional, así como las mercancías y semiproductos reelaborados ulteriormente por las industrias nacionales, los productos que no se obtenían en España y, también, los de escasa producción.

A los pocos días, no obstante, se multiplicaron tanto los desmanes que, el 2 de noviembre, se celebró una reunión en el Fomento del Trabajo Nacional, acordándose declinar responsabilidades ante la inhibición del Ministerio. Pero cuando, desde aquel mismo mes, se encargó del Gobierno Civil de la provincia el general Martínez Anido, inició, con órdenes tajantes, una campaña de represión que infundió muy pronto confianza a los atemorizados ciudadanos.

Los talleres de San Andrés.

Pese a la perturbación inherente a los sucesivos conflictos sociales y al considerable retraso con que se recibían de las fábricas siderúrgicas los materiales para las armaduras metálicas de los nuevos talleres que "La Maquinista" construía en San Andrés, al finalizar el año 1920 quedó cubierta una superficie de 9.500 metros cuadrados correspondiente a cuatro de las seis grandiosas naves que comprendía la parte del proyecto en ejecución.

Reproducción del plano de la locomotora tipo 1400, para la "Compañía de M. Z. A.", cuya fabricación la inició en 1918.

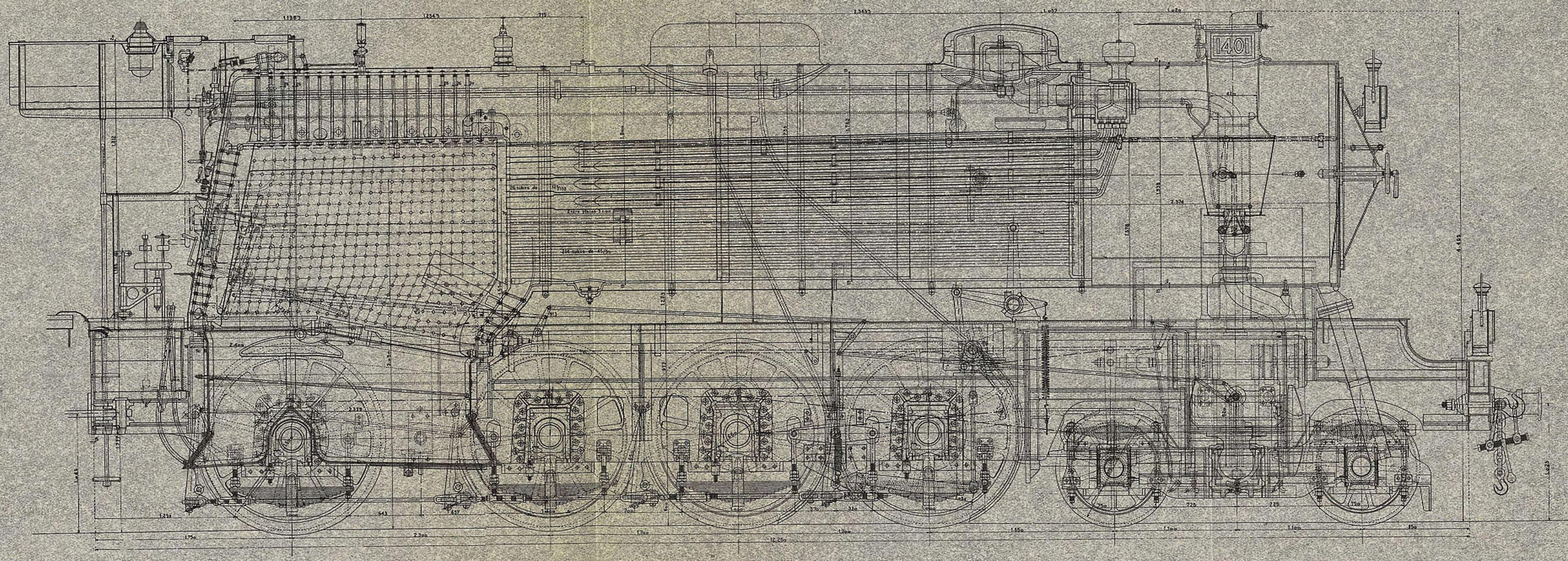
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Cía DE LOS FERROCARRILES DE M.Z.A.

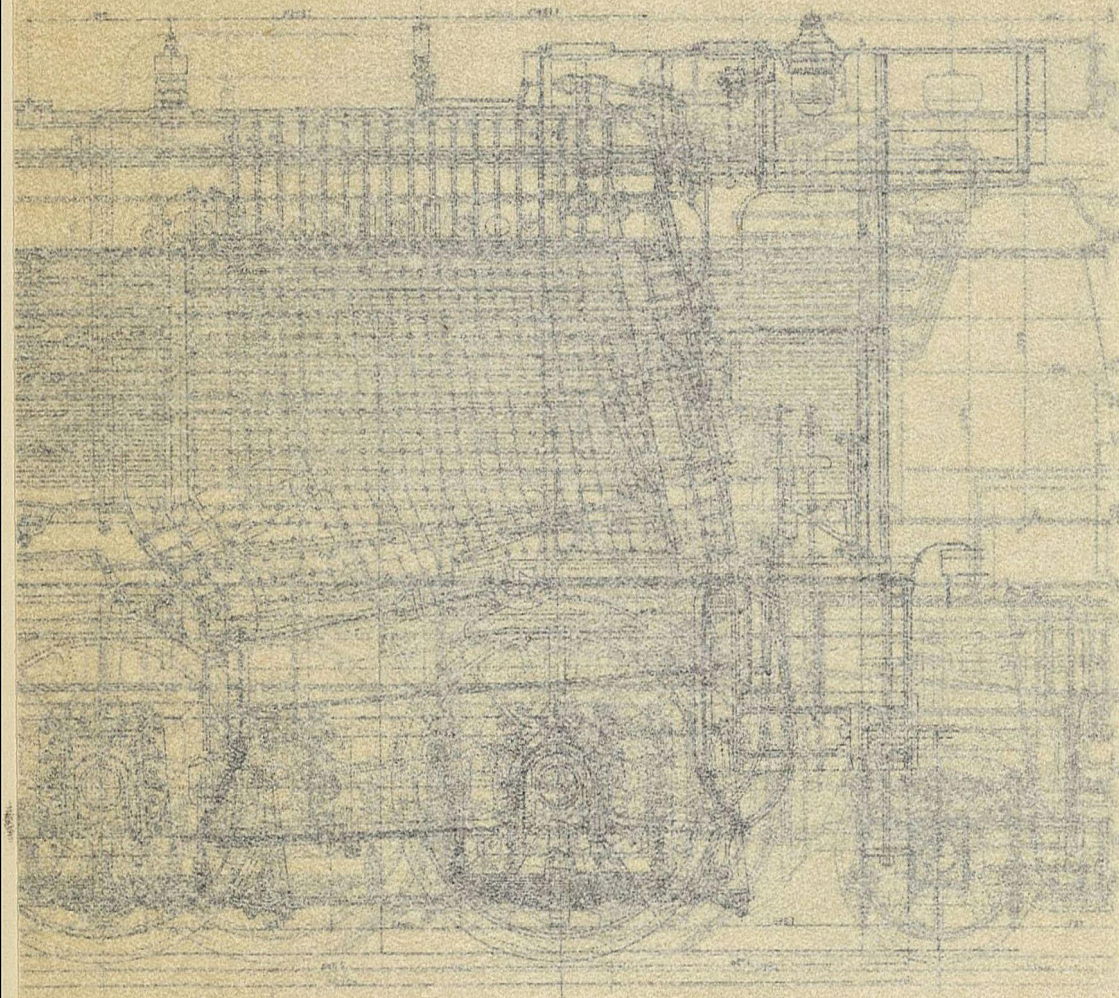
Locomotoras serie 1401-50

Plano general

ESCALA DE 1 : 10



FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Estaba totalmente equipada ya y en servicio la sala de montaje, instalado el puente transbordador de locomotoras, montada y en funcionamiento la maquinaria auxiliar de montaje y a punto las centrales eléctricas receptora y transformadora.

Crisis industrial en Barcelona.

La industria barcelonesa atravesaba una honda crisis. Antes de finalizar el 1920 "La Maquinista" hizo entrega de otras tres locomotoras del tipo "1.400". El notable volumen de trabajo que representaban el resto de estas máquinas y otras construcciones en curso, ahora aumentadas también con la gran reparación de locomotoras, hicieron que la Sociedad no se sintiese afectada por la crisis. Las líneas férreas españolas totalizaban los 16.011 kilómetros. Las construcciones nuevas habían sido, pues, escasas.

A fines de año, llegó a producirse la suspensión de pagos del Banco de Barcelona, que afectó gravemente a la economía barcelonesa. "La Maquinista" no pudo en aquella ocasión eludir sus efectos, puesto que sus relaciones con la que hasta entonces fué siempre una sólida entidad bancaria — suscriptora incluso, como vimos, de la ampliación del capital social y con un representante de la misma en su Consejo —, habían venido siendo muy estrechas.

Se ocupó el Consejo de cuanto pudiera afectar de momento a "La Maquinista" la citada suspensión de pagos. Por de pronto, acordó adherirse a la propuesta que hizo el Comité de Acreedores del Banco de Barcelona de crear una nueva entidad bancaria con el nombre de "Banco Comercial de Barcelona", con cincuenta millones de pesetas de capital inicial efectivamente desembolsado, recibiendo los acreedores una cantidad, en acciones de la nueva Banca, igual a la mitad de la suma que, por razón del crédito contra el Banco de Barcelona, se pusiese a su disposición.

En la Junta General que celebró "La Maquinista", Estruch dimitió su cargo del Consejo de Administración. En su vacante entró a formar parte del mismo, Juan B. Borés y Sagués, siendo nombrado Roig y Bergadá Vicepresidente del Consejo, cuya presidencia siguió desempeñando Ernesto Tous.

La gestión de Martínez Anido.

Hemos indicado ya que el Gobernador civil, Severiano Martínez Anido, consiguió devolver a Barcelona su tranquilidad material y moral. Sin embargo, los elementos revolucionarios desafiaron su autoridad. Los atentados continuaron, ahora también contra figuras significadas

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

del sindicalismo — rojo o blanco —, pues la lucha entre el Sindicato Único y el Sindicato Libre adquirió caracteres de inaudita ferocidad cuando las autoridades y los elementos de orden fomentaron este último para combatir al primero.

Las decisiones de la Autoridad, deteniendo y deportando a los elementos peligrosos, eran contestadas con huelgas y desplantes por parte del Sindicato Único, pero las medidas represivas contra todo desmán se seguían aplicando con energía y la rebeldía no tardó en decrecer.

Muchos obreros afiliados al Sindicato Único, disconformes con sus procedimientos, entregaban sus carnets a los patronos, que los enviaban a la policía como comprobante de que dichos obreros causaban baja en la organización.

Diversas entidades económicas y particulares exteriorizaron el agrado con que veían la gestión de Martínez Anido, quien arremetió también contra los comerciantes desaprensivos que, pescando en río revuelto, defraudaban en el peso y en la calidad de los artículos. El Ayuntamiento, que había demostrado absoluta negligencia en la persecución de estos delitos, fué blanco de la animosidad popular mientras se acrecentaba el prestigio del Gobernador por su campaña de abaratamiento de las subsistencias.

La violencia.

1921

No se crea, sin embargo, que resultase fácil concluir con los desmanes. En el depósito judicial del Hospital Clínico, en un solo día de enero de 1921, se contaron hasta veintiún cadáveres. Las víctimas eran obreros, contramaestres y sindicalistas en quienes las doctrinas de Sorel sobre la violencia habían hallado su objetivo. Las balas de las pistolas "Star" imponían la ideología anarquista contra quienes se habían mostrado disconformes. "La violencia proletaria — había escrito Sorel — puede asegurar la revolución futura." La lucha a muerte entablada en el seno del sindicalismo dividido, aprendió bien esta lección.

El espíritu de primacía de la violencia — pudo escribir Durán y Ventosa —, en el orden político y social había pasado a ser como un factor de la vida de primera categoría arrinconando el espíritu de libertad, de derecho de amable convivencia entre los hombres.

Consecuencias de la quiebra del Banco de Barcelona.

En el puerto de Barcelona, el 18 de enero de 1921, se aglomeraban las mercancías. La descarga de buques tropezaba con dificultades. La Junta de Obras del Puerto propugnaba la elevación de tarifas para hacer frente a las circunstancias y la Compañía Transmediterránea la intentaba también. La desorganización y deficiencia de los transportes por

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

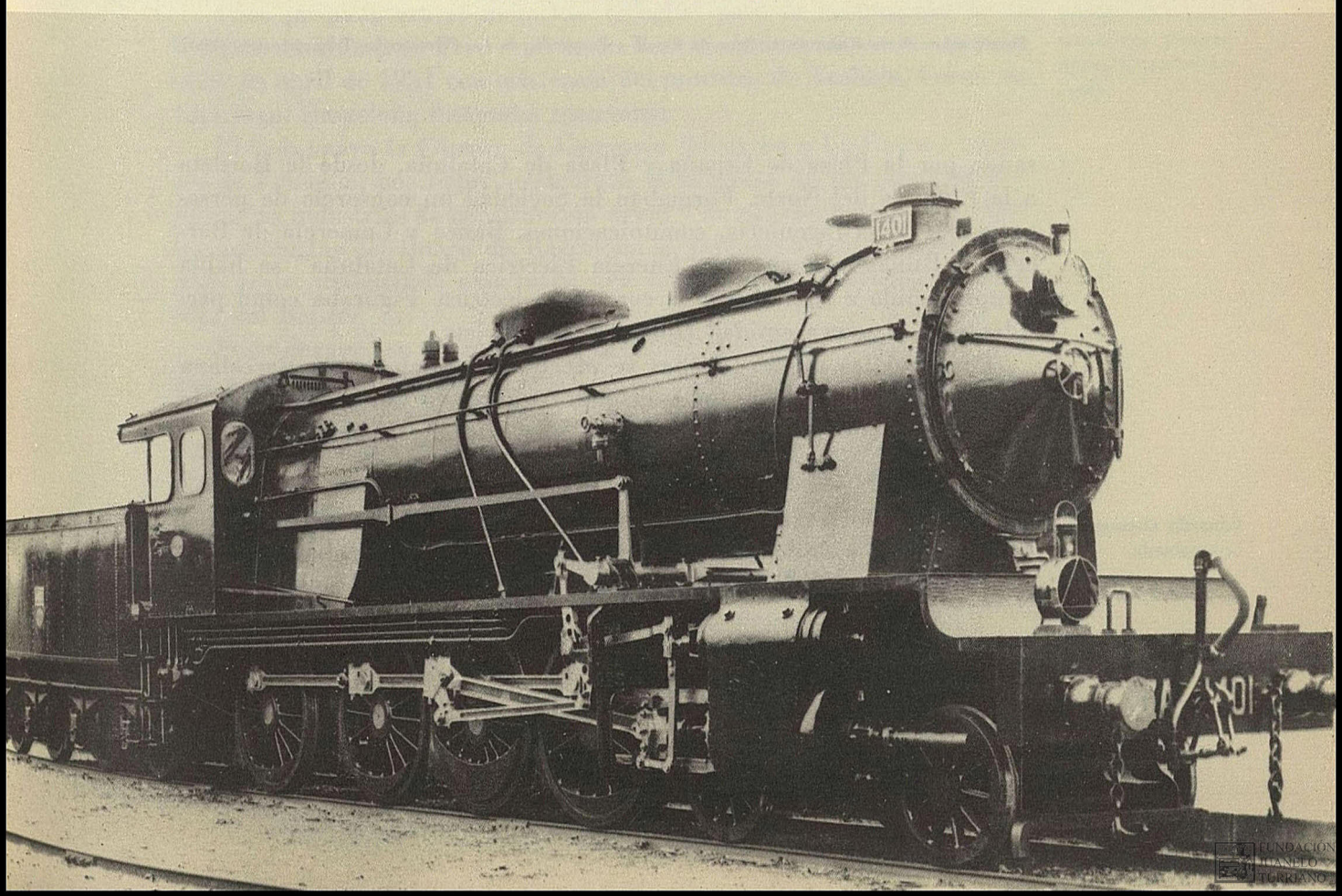
ferrocarril se planteaba en toda su gravedad. La flota mercante española se había recuperado algún tanto en los últimos años y contaba en estos momentos con 862 unidades y un total de 957.919 toneladas.

La situación económica y financiera era anormal. Los problemas económicos surgidos en la ciudad por la quiebra del Banco de Barcelona, no se solucionaban. Sin embargo, en febrero, se constituyó una Comisión de accionistas de este Banco, encargada de resolverlos. La caída del Banco se atribuía a la falta de capacidades técnicas, de buenos financieros. Se pensó restablecer la fluidez y el normal funcionamiento del crédito en la región con ayuda del Banco de España, puesto que se iniciaba la paralización del trabajo y el auxilio más perentorio se esperaba lograrlo por medio de descuentos a Bancos e industriales.

Los ferrocarriles subterráneos.

Mientras tanto, Martínez Anido proseguía con energía su gestión. El día 14 de febrero se concedía, por otra parte, de real orden autorización a un consorcio bancario para la construcción de un Ferrocarril Metropolitano destinado a unir la barriada de San Gervasio con el puerto de Barcelona. Poco después llegaba la noticia de que el 17 de diciembre del año anterior se había constituído la Sociedad "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona" para la construcción y explotación de otro ferrocarril subterráneo que atravesaría la ciudad de Este a Oeste, pa-

Locomotora 1400, construída en 1921



FUNDACIÓN JUANELO TORRIANO



Puente sobre el río Rigart en la línea de Ripoll a Puigcerdá, de los Ferrocarriles Transpirenaicos (1921)

sando por la Plaza de España y Plaza de Cataluña, desde la Bordeta a la Estación del Norte. Formaban la Sociedad un consorcio de personalidades de la ingeniería, comunicaciones, Banca y Comercio de Barcelona, Bilbao y París. La "Energía Eléctrica de Cataluña" se había comprometido a suministrar la corriente eléctrica. Figuraba como presidente de la nueva entidad Horacio Echevarrieta.

Por aquellas mismas fechas se efectuaban también en Barcelona pruebas satisfactorias de un helicóptero inventado por el Marqués de Pescara, haciéndose cargo del aparato una comisión francesa.

Eduardo Dato perece asesinado.

La situación seguía siendo apurada a pesar de las gestiones del Ayuntamiento y de la Cámara de Comercio, que no lograban dominar la crisis. La racha de crímenes sociales culminó con el asesinato, en

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Madrid, del propio Presidente del Consejo de Ministros, Eduardo Dato, a quien dos individuos le dispararon varios tiros desde una motocicleta, a las ocho de la noche del día 8 de marzo de 1921.

Se produjeron protestas en toda España por el atentado. El entierro dió lugar a una enorme manifestación de duelo, al que se adhirieron todas las naciones. Cuatro días después, Allendesalazar formó nuevo Gabinete, con La Cierva en el ministerio de Fomento y el Conde de Lizárraga en el de Trabajo. Pero la unión de los idóneos con los ciervistas resultó poco convincente.

La crisis fabril se acentuó en marzo. Cerraron 150 fábricas barcelonesas y en casi todas las restantes fué preciso reducir el trabajo. La situación de alarma y de descrédito asfixiaba a la industria. El número de obreros en paro forzoso era considerable. El comercio no rendía y la miseria se enseñoreaba del país. Una empresa textil tan conocida como la Colonia Güell, tuvo que paralizar por completo sus trabajos.

Debido al aumento de la crisis industrial, se produjeron en el mes de abril pocas huelgas pero, en cambio, se consumaba la escisión en el partido socialista cuya minoría pasó a constituir el partido comunista. Se realizaron esfuerzos para impedir el alza de precios. El 6 de abril se dió una orden de capital importancia, relativa al abastecimiento de trigos y harinas.

Esfuerzos reconstructores y agradecimiento barcelonés.

Poco propicio era el momento escogido para la celebración de la II Feria de Muestras. Pero a pesar de la crisis industrial, se inauguraba el 20 de abril de 1921 con asistencia del ministro de Trabajo, Conde de Lizárraga. Barcelona intentaba reaccionar.

El 4 de mayo la Cámara de Comercio felicitaba a La Cierva, ministro de Fomento, por haber presentado el proyecto de ley sobre protección a las industrias de construcción naval y de navegación. Por su parte los accionistas del Banco de Barcelona se reunían solicitando un delegado regio, designando más tarde una Comisión para revisar la actuación del Banco.

Poco después se organizó una fiesta de afirmación ciudadana, a la que concurrieron las banderas de los somatenes. Resultó un gran acto de sentido patriótico al que se adhirieron representaciones de todas las clases sociales. Como réplica a la campaña parlamentaria que por los elementos de izquierda se seguía contra el Gobernador de Barcelona, general Martínez Anido, por su energía ante el terrorismo, se le dedicó el 11 de mayo un acto de homenaje que reunió más de 300.000 adhesiones, entre ellas las de 253 corporaciones y sociedades y las de 83

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

municipios de la provincia. En su nombre, ofreció el homenaje el Presidente del Fomento del Trabajo Nacional.

Unos nuevos aranceles de Aduanas eran aprobados de real orden, el 17 de mayo, iniciando la Comisión Arancelaria de la Cámara de Comercio, presidida por Juan Perpiñá y Pujol, gestiones para solicitar varios cambios en el proyecto. En la sección correspondiente de maquinaria, figuraban Fernando Chassaigne, de la Sociedad "Chassaigne Frères"; Juan Ferrer y Puig, Juan Girona y Vilanova de la Sociedad "Material para Ferrocarriles y Construcciones"; Andrés Guillamot, Fernando Junoy de "La Maquinista"; Luis G. Parés de la Sociedad "Parés y Cía."; Enrique Freixas Badía y "Alexander Hermanos". La maquinaria para agricultura era en aquellos momentos una de las metas a conseguir.

El 2 de junio se botaba en aguas del Ferrol el primer submarino construído en España desde aquellos días, ya lejanos, de Monturiol y de Peral. Desplazaba 713 toneladas, siendo su velocidad de 16 nudos en superficie y 10 sumergido. La "Sociedad Española de Construcción Naval" había llevado a cabo su construcción.

Aunque continuaba la crisis y seguía faltando el trabajo, el 20 de julio se efectuó la inauguración provisional del Depósito Franco de Barcelona y la agregación al término municipal de la ciudad de los terrenos en que se iba a construir el Puerto Franco definitivo. No faltaban, pues, intentos de salvar la situación, pero la crisis económica de Cataluña era grave y el asunto del Banco de Barcelona seguía sin resolver. Otro proyecto de aranceles, formulado por la Comisión Permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones, vino a corroborar también los deseos de normalizar la economía del país. Pocos días antes, había fondeado en nuestra ciudad el yate real italiano "Trinacria", portador de una Exposición Feria de Muestras flotante, de productos italianos.

Los anarquistas y las cabilas marroquíes.

Se atravesaron momentos de extrema gravedad: huelgas, crisis, conflictos sociales, atentados, falta de trabajo, etc. Diezmadas las organizaciones sindicalistas rojas o anarquistas, apelaron al terror como supremo argumento, llegando incluso a fabricar los artefactos explosivos que luego hacían estallar por doquier. Bajo amenazas de muerte exigían a los patronos que aportasen a su organización cuotas proporcionales a los obreros que tenían empleados. Pero Martínez Anido intervino amenazando con pena de cárcel al patrono que se dejase cohibir y se prestase a cotizar.

Frustrado aquel procedimiento para recaudar fondos, organizaron bandas de atracadores que, burlando la vigilancia de las autoridades, llevaron a cabo numerosos golpes de mano contra bancos, oficinas y cobradores.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Por si ello fuese poco, en Marruecos las operaciones para dominar las cabilas insumisas condujeron — el 17 de julio de 1921 — al desastre de Anual, en que perecieron el Comandante general de la zona, general Silvestre, y gran número de jefes, oficiales y soldados.

España entera se conmovió. Ante la inquietud general empezaron los embarques de tropas de refuerzo que normalizaron la situación, no sin que ocurriesen antes trágicos episodios. El revés sufrido por las tropas nacionales aumentó el prestigio del cabecilla indígena Abd-el-Krim. Una gran masa de la población catalana deseaba el abandono de las tierras de África por juzgar inútiles los sacrificios que costaban.

El desastre africano provocó la crisis ministerial. El 4 de agosto subía al poder de nuevo Maura, pasando a ocupar el ministerio de Hacienda Francisco Cambó, jefe de la "Lliga regionalista", partido conservador catalanista que agrupó en Cataluña a industriales, comerciantes y buena parte de las profesiones liberales y de la intelectualidad.

La falta de recursos obligó a la Junta de Obras del Puerto a suspender los trabajos que estaba efectuando en el dique del Este. El Gobierno francés, en cambio, pudo verificar la recepción oficial del helicóptero Pescara — por el que se pagaron a la Casa Pescara, de Barcelona, 350.000 francos — e iba a exponerlo en el Salón de Aeronáutica de París. Sin embargo, el 11 de octubre de 1921, era botado en Cartagena el segundo submarino de la Armada nacional, de características similares al anterior. Pero no podían esperarse grandes realizaciones por parte del Estado cuando en sus presupuestos aparecía un déficit de 633.568.319 pesetas.

Obras y trabajos en "La Maquinista".

Las industrias siderúrgica y metalúrgica experimentaron también la crisis. Francisco Cambó, desde el ministerio de Hacienda, ordenó el 3 de octubre que se designara una Comisión para que informase sobre los derechos arancelarios que debían proteger a los productos de ambas industrias. Del estado de la metalurgia en estos momentos dará buena idea el hecho de hallarse en paro forzoso el 50 por ciento de sus obreros.

No obstante, los talleres de "La Maquinista" no habían sufrido todavía paralizaciones importantes de trabajo. Las obras de los talleres nuevos de San Andrés se hallaban terminadas en su primera y más importante parte. Se estaba instalando y poniendo en marcha la numerosa maquinaria adquirida. Nuevas secciones entraron en servicio, a medida que se concluía su equipamiento. La construcción de locomotoras recibía, con ello, creciente impulso.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Se había podido completar la entrega de las cuatro locomotoras para el Ferrocarril de Betanzos al Ferrol, se habían terminado y remitido otras dos pedidas por el Ferrocarril de Vitoria a Los Mártires y llevaba servidas a la "Compañía de M. Z. A." veinte locomotoras de las cincuenta que le encargó. El aumento paulatino de la producción respondía a la progresiva ejecución de los proyectos en que se basó la ampliación de la Sociedad.

Se notaba, sin embargo, la falta de capital flotante para atender al creciente volumen de los negocios — otras tres locomotoras le habían sido encargadas para el ferrocarril de Oñate a San Prudencio, además de numeroso material de vía — y se gestionaba del Banco de Crédito Industrial un préstamo de seis millones de pesetas que dicho Banco se mostraba propicio a conceder, previa la aprobación del ministerio de Hacienda.

Se le advirtió que para obtener la concesión precisaba modificar algunos artículos de los Estatutos sociales. Así lo hizo en lo que se refería a la condición, impuesta por el citado Ministerio, de que dos tercios de las acciones fuesen propiedad de ciudadanos españoles, que igual parte de los componentes del Consejo de Administración gozasen de la ciudadanía española y que el Presidente fuese siempre español, además de serlo también el 80 por ciento como mínimo del personal técnico, administrativo y obrero. Consiguió con ello que el 14 de octubre de 1921 se firmase la escritura del préstamo de los seis millones que "La Maquinista" recibió del expresado Banco, al interés del seis y medio por ciento y amortizable en 15 años.

La ordenación bancaria.

Por otra parte, en noviembre de 1921, se produjo una violenta campaña con motivo del aval que prestaba el Tesoro en favor de la banca catalana. La situación creada por la suspensión de pagos del Banco de Barcelona pasó a debatirse en el Congreso, mientras continuaban los crímenes y las huelgas, y se notaba la escasez de moneda fraccionaria. Digamos, como inciso, que, en 4 de noviembre, se agregaba el municipio de Sarriá a Barcelona. Por último, el 15 de diciembre, el Congreso aprobó el proyecto de ley de ordenación bancaria, tendente a solucionar el conflicto, y cinco días después era aprobado también por el Senado.

Para acallar protestas, el día 25 de enero de 1922 el ministro de Hacienda, en una extensa nota, exponía el estado de la Hacienda Nacional, quedando constituído el Consejo Superior Bancario el día 30 del mismo mes.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



La IV Feria de Muestras se celebró en 1923 en el Parque de la Ciudadela

Reunida, en el ínterin, la Junta en pleno de la Unión General de Trabajadores, acordó aceptar la ayuda sindical de Amsterdam y de la Internacional. Parecía que se avecinaban nuevas tormentas sociales pero, en cambio, la situación de Marruecos había mejorado algo y Muley Hafid intervenía para conseguir la sumisión de Abd-el-Krim.

Los intentos del Ministerio Maura.

Se inauguraba el tramo de línea de Ribas-La Molina-Alp, del Ferrocarril Transpirenaico, y se terminaba, aunque con lamentable retraso, el acorazado "Jaime I", a los diez años de empezada su construcción.

En la *Gaceta de Madrid*, el 13 de febrero, se publicaron los nuevos aranceles. Por entonces también se llegó a un acuerdo entre la Junta de Gobierno del Banco de Barcelona, la de accionistas y la Asociación de acreedores del mismo para que aquél pudiera reanudar sus actividades.

1922

Un real decreto, fechado el 20 de febrero de 1922 y debido al ministro de Fomento, José Maestre, incorporaba al ministerio de Trabajo el de Comercio e Industria, organizando las subdirecciones titulares correspondientes. A los pocos días otro decreto del mismo creaba un Consejo Superior Ferroviario compuesto de quince miembros. Por lo dicho es fácil deducir que el Ministerio Maura trabajaba para conjurar los males endémicos que afligían al país. Sin embargo, el 8 de marzo se produjo el cambio de Gabinete que otorgaba el poder a Sánchez Guerra, conservador también.

Sánchez Guerra en el poder.

Tal cambio no significaba, lo mismo que en tantas otras ocasiones había ocurrido, más que una política escasamente renovada persistiendo, como en todo este tiempo, las huelgas y los atentados de carácter sin-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

dicalista. En el propio mes de marzo, el día 15, se inauguraba en Barcelona la III Feria de Muestras y el Banco de Cataluña ponía en circulación 30.000 acciones de 500 pesetas que tenía en cartera. Las naciones de moneda depreciada competían con el comercio y con la industria nacionales. La situación seguía crítica. A los pocos días era nombrado Capitán general de Cataluña el general Primo de Rivera.

Los aranceles de 1922.

Pero, el 6 de abril, el Senado aprobaba el presupuesto de autorización para la aplicación del nuevo Arancel de Aduanas, debido a Francisco Cambó y a Bertrán y Musitu. Gracias a su prestigio, la "Lliga regionalista" de Cataluña seguía siendo un partido pujante. Su portavoz, *La Veu de Catalunya*, halló una competencia insospechada en *La Publicitat*, que se renovaba y convertía en órgano de la "Acció Catalana", formada por elementos de izquierda separados de la "Lliga" entre los que figuraba Rovira y Virgili.

El 14 de mayo aparecía en la *Gaceta* una real orden que declaraba definitivo el nuevo Arancel — que venía a fortalecer el poderío económico alcanzado por la industria catalana durante los últimos años —, redactándose poco después, en Madrid, un nuevo convenio comercial con Francia. El día 24, en el Palacio de Arte Moderno de Montjuich, se inauguraba una Exposición Internacional de Automóviles. El 31, el Ayuntamiento de la ciudad aprobaba el presupuesto extraordinario para la conclusión de las obras y celebración de la Exposición Internacional de Industrias Eléctricas y General Española, proyectando un empréstito de 65 millones de pesetas cuya suscripción pública se abrió dos meses después.

"La Maquinista" y la Casa "Krupp", de Essen.

Mientras tanto, la Comisión Delegada de "La Maquinista" estudiaba la conveniencia de obtener la cooperación de una importante firma extranjera que, por su experiencia en la construcción de locomotoras, pudiese contribuir a intensificar la producción de la Sociedad en este ramo. A este propósito se iniciaron gestiones cerca de la casa "Fried Krupp A. G.", de Essen, una representación de la cual acudió a Barcelona. Después de visitar los talleres de San Andrés se mostró propicia a entrar en tratos con "La Maquinista".

Se habló, en principio, de un contrato de cooperación industrial que abarcaría varios servicios, tales como el estudio de las ampliaciones posibles en los talleres de "La Maquinista" con objeto de intensificar la producción, el adiestramiento de operarios y técnicos en los talleres de Essen, el suministro de materiales en bruto, semiacabados y acabados

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

y la prestación de garantías técnicas por parte de "Krupp". Para retribuirle sus servicios de cooperación, "La Maquinista" propuso pagar, en parte, a "Krupp" el importe de sus facturas por materiales suministrados, en acciones a la par.

Inauguraciones.

Aunque los tiempos parecían poco propicios a ellas, las inauguraciones se sucedían. De hecho, las obras públicas contribuyeron a remediar el paro forzoso que significaba la miseria para muchas familias modestas. Así, el primero de junio de 1922, se inauguraba el trayecto electrificado de Barcelona a Sabadell. Y la llegada de Alfonso XIII a Barcelona, cinco días después, fué motivo también para la inauguración de las obras del nuevo Ferrocarril Metropolitano de Sans a San Andrés.

El servicio postal aéreo por hidroaviones entre Palma y Barcelona se reanudó el 21 de junio. El 3 de agosto se inauguraron las tres líneas de servicio postal aéreo de Madrid a Barcelona, de Madrid a Sevilla y de Madrid a Málaga.

El desconcierto estatal y el separatismo.

Pero la oleada de atentados no cesaba y las campañas de los elementos políticos de izquierda contra el Gobernador civil, Martínez Anido, y contra el jefe de Policía de Barcelona, determinaron al Gobierno de Sánchez Guerra a proceder al relevo de ambas autoridades, con la protesta de la nobleza, de los conservadores y de extensos sectores ciudadanos.

El déficit del presupuesto estatal ascendía a 1.101 millones de pesetas y el Ayuntamiento barcelonés, el 28 de septiembre, ratificaba su voluntad de reivindicar para Cataluña el derecho de gobernarse por sí misma. La "Acció Catalana" ganaba terreno ante el desconcierto y la incapacidad manifiesta de los gobiernos centralistas. Rovira y Virgili, en una conferencia pronunciada en el Ateneo Barcelonés, llegó a decir: "Los catalanes no tienen odio al *Estado extranjero* que les gobierna". El desgobierno contribuía, pues, a fomentar el separatismo y la "Lliga regionalista" lo constataba como una consecuencia lógica.

Preocupaciones ministeriales.

El 3 de octubre de 1922 se inauguraba el trecho ferroviario de La Molina a Puigcerdá. Cuatro días después, se firmaba un tratado comercial con Noruega. El 18 del mismo mes el Consejo de Ministros aprobaba definitivamente otro tratado con Inglaterra firmado pocos días antes.

El mismo día 18 el citado Consejo acordaba designar un crédito de 2.200.000 pesetas para obras del Puerto de Barcelona. En un nuevo y

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El General Primo de Rivera en Barcelona, a raíz del golpe de Estado (septiembre de 1923)

vano intento de encauzar por vías legales la actuación de los órganos de asociación obrerista, aprobaba el día 31 un proyecto de sindicación profesional libre que, de momento, sería aplicado sólo en la provincia de Barcelona.

Al amparo de esta disposición se celebraron algunas asambleas obreras, unas abogando por la aplicación de la Ley de Retiros Obreros y de mejoras sociales y otras de carácter puramente sindical. El cambio de mandos en la provincia y la actuación legal de los sindicatos, determinaron un momentáneo apaciguamiento.

El Ayuntamiento de la ciudad aprobó el 15 de noviembre de 1922 un presupuesto extraordinario de 11.438.106'36 pesetas. A los pocos días se creaba en Barcelona una Delegación Regia del Trabajo. Con asistencia del ministro de Trabajo y representaciones de toda España, se celebró en la ciudad una Conferencia Nacional de Seguros de Invalidez y Maternidad que poco después había de traducirse en la implantación del Seguro de Maternidad. También se elaboró un reglamento provisional para el seguro obligatorio de accidentes de trabajo, estableciéndose luego un seguro contra el paro forzoso, medidas que evidenciaban la preocupación del Gobierno para atender las reivindicaciones de los obreros. Pero el 7 de diciembre, al no ver secundados sus desvelos, dimitió, constituyéndose un Gabinete presidido por García Prieto, Marqués de Alhucemas.

Convenio de "La Maquinista" con "Krupp".

"La Maquinista", mientras tanto, había ido concretando los extremos de su convenio con la casa Krupp, que se firmó el día 19 de diciembre de 1922. Los pagos que "La Maquinista" se comprometía a efectuar por los servicios que hemos apuntado ya, serían realizados en una pe-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

queña parte — del 15 al 25 por ciento — en acciones de la Sociedad a la par y el resto en efectivo. La noticia la comentó la prensa en diversos tonos. Algunos periódicos fantaseaban a su gusto, llegando a decir que "La Maquinista" se había vendido a los alemanes. Nada más lejos de la realidad, puesto que el desarrollo de este contrato, ventajoso para la Sociedad por todos conceptos, no había de producir a Krupp más que la posesión paulatina de acciones por un valor que no podía rebasar nunca un pequeño porcentaje del capital social, en tanto que la Empresa española colocaba en buenas condiciones su papel en cartera y obtenía a cambio materiales que le eran indispensables y que no existían en el país, aparte de ganar experiencia y mejorar su técnica.

Trabajo y perspectivas de "La Maquinista".

Al concluir el balance de 1922, "La Maquinista" poseía caudal de trabajo suficiente para mirar al porvenir con optimismo. Contra lo que podía esperarse de la situación, también aquel ejercicio resultó productivo. La "Compañía de M. Z. A.", perseverando en su decidido propósito de nacionalizar en España la construcción de locomotoras, encargaba a la Sociedad otras cincuenta locomotoras de gran potencia: veinticinco de ellas con destino al servicio de expresos pesados y las veinticinco restantes para trenes de cercanías. Estas últimas serán las locomotoras-ténder, del tipo "1.600", de las que tendremos ocasión de hablar a su debido tiempo.

Al finalizar el año 1922, se estaban construyendo además ocho máquinas de vía normal para el Ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá, hallándose en curso de ejecución un puente metálico basculante sobre el Canal de Alfonso XIII, en Sevilla — que "La Maquinista" realizaba con la colaboración técnica de la casa americana "Scherzer Rolling Lift Bridge C.º" —, varios puentes importantes para "M. Z. A." y otras construcciones diversas.

Las huelgas "de brazos caídos".

1923

No se crea, por cuanto acabamos de decir, que las circunstancias generales de la región catalana hubiesen mejorado. Antes bien, con el inicio del 1923, la situación empeoró. No sólo eran ya los robos y atracos a mano armada, que apenas habían disminuído, sino que de nuevo se empleaba la huelga y el sabotaje para forzar a los patronos a aceptar concesiones no siempre razonables.

No era raro el caso de que se presentasen en las obras trabajadores que no habían sido contratados, con la pretensión de ser admitidos. Cuando el patrono los rechazaba, su actitud era causa suficiente para

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

que los obreros se declarasen en huelga. La modalidad huelguista puesta por entonces en boga era la llamada "de brazos caídos" y a ella se recurría con frecuencia. Tan frecuente era la práctica de tal procedimiento que cerraron diversas fábricas y talleres. El personal ocupado en los trabajos de construcción del túnel del Metro se declaró en huelga, tras varios meses de discusiones, durante los cuales los obreros empleaban la táctica del trabajo lento. La empresa constructora llegó a tener que suspender las obras por tiempo indefinido.

"La Maquinista" amplía su taller de la Barceloneta.

"La Maquinista", durante este tiempo, entraba en tratos con los talleres de "Alexander Hermanos" y conseguía, a principios de 1923, la compra de los terrenos lindantes con sus talleres de la Barceloneta, que les proporcionarán mayor capacidad y holgura facilitando la ampliación de algunas secciones. Este hecho, unido al aumento general de los medios de trabajo, permitió intensificar notablemente la producción.

Aumentan los desórdenes.

Con objeto de procurar el abaratamiento de las subsistencias, el Ministerio de García Prieto creó, el 19 de enero, nuevas Juntas Centrales y Provinciales de Abastos. Empezó a regir un nuevo *modus vivendi* entre Alemania y España, manifestación de la aproximación española a aquel país.

En Barcelona y en el resto de España se abrían numerosas suscripciones de acciones. Una real orden de 10 de febrero aprobó las normas para el funcionamiento de las Cámaras de Compensación de Madrid, Barcelona y Bilbao. A los seis días se establecía una línea de autómnibus que unía la barriada de Sans con la de San Martín.

Pero esta actividad contrastaba con la intranquilidad social. El 10 de marzo caía víctima de un atentado el líder sindicalista Salvador Seguí, secretario de la Confederación Regional, más conocido por el apodo de "Noi del Sucre". Con tal motivo, el Sindicato Único ordenó un paro general que revistió impresionantes caracteres. Se siguieron varias huelgas, pidiendo aumento de salario y menos horas de trabajo.

En abril de 1923 el terrorismo recrudecía, en tanto que la Junta Provincial de Abastos conseguía que se rebajase en cinco céntimos el precio del kilo de pan. La racha de atentados y de luchas entre la policía y los maleantes recordaba las épocas anteriores a Martínez Anido. Un mitin contra el terrorismo, que se celebró en la Plaza de Cataluña y en el que se mezclaron elementos provocadores, terminó con un alboroto mayúsculo, resultando buen número de heridos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El 2 de mayo se declararon en huelga los descargadores de carbón del muelle de San Beltrán. La huelga se extendió poco después, convirtiéndose en un paro general del ramo de transportes que produjo el cierre de varias fábricas. La ausencia de carros de limpieza fué causa de que en las calles se acumulasen enormes montones de basura que dejaron la ciudad convertida en un hediondo estercolero. El Capitán general, Primo de Rivera, convocó una reunión de patronos para ver de solucionar el conflicto que se prolongó todavía por algún tiempo, con alternativas de mejora y de recrudecimiento, llegando a afectar el paro, más o menos de cerca, a todos los sectores barceloneses de la producción y del comercio, en los que causó verdaderos estragos. Hasta el 12 de junio no quedó resuelto el conflicto. Poco antes, la Compañía "Catalana de Gas y Electricidad" acababa de absorber las fábricas de la "Sociedad Lebón y Cía.". Pronto se reanudaba el trabajo en las obras del Metro, suspendidas varios meses atrás, como se recordará.

En plena anarquía.

Los asaltos a mano armada con fines de robo habían adquirido carta de naturaleza en Barcelona, extendiéndose también a los pueblos de la provincia y a diversas ciudades españolas. Se perpetraban atentados dentro de la mayor impunidad puesto que raras veces eran habidos sus autores.



SS. MM. Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia acompañados del General Primo de Rivera, en el balcón del Ayuntamiento de Barcelona (diciembre de 1923)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Los anarquistas presentaban el derecho como una creación burguesa. En junio, Rucabado escribía en *La Revista* un artículo que refleja el estado de la ciudad. "La anarquía — dice — para el hombre es la insurrección contra la autoridad. Para la mujer, es la insurrección contra el recato." Y añadía: "Ya casi es un espectáculo el cotidiano homicidio por nuestras vías urbanas". "El episodio típico de la Barcelona de 1922-1923 es el salir de ver las increíbles orgías del Paralelo y del Palace y encontrarse con los tiros de un atentado cometido por el terrorismo genuino, por el terrorismo espartaquista."

El Golpe de Estado de Primo de Rivera.

Los catalanistas culpaban al Estado central de esta situación catastrófica y el separatismo de "Acció Catalana" ganaba prosélitos. La jornada del 11 de septiembre — día de la manifestación anual de los nacionalistas catalanes ante el monumento a Rafael de Casanova —, fué aquel año motivo de choques sangrientos entre los manifestantes y los unitaristas.

Fué la gota de agua que hizo verter el vaso. El día 13 de septiembre de 1923, el general Primo de Rivera — que, según Perucho, contó con el apoyo de la "Lliga" mediante el compromiso de hacer concesiones al regionalismo — daba el golpe de Estado, secundado en seguida por las demás regiones militares. El General dirigió un manifiesto al país y al Ejército y envió un telegrama al Rey rogándole que no conservase a su lado a los políticos, por considerarlos fracasados y nefastos para el país. El jefe del Gobierno, García Prieto, Marqués de Alhucemas, propuso al Rey la destitución de los Capitanes generales de Cataluña y de Madrid, iniciadores del movimiento. Pero ante la negativa del monarca, se vió obligado a dimitir, siendo encargado el Marqués de Estella por Alfonso XIII de la formación de un Gobierno o Directorio Militar.

El Directorio Militar.

Partió hacia Madrid Primo de Rivera — que había sido aclamado por el pueblo barcelonés y había recibido la adhesión de cuantas instituciones representaban el Comercio, la Industria y la Banca de la ciudad —, constituyéndose el 18 de septiembre el Directorio. El general Primo de Rivera juró el cargo de Jefe de Gobierno, las Cortes fueron disueltas, decretándose la suspensión de las garantías constitucionales.

Un horizonte sin intrigas políticas y un Gobierno capaz de mantener la disciplina social y el principio de autoridad, se ofrecían a la contemplación expectante del pueblo español, ávido de paz y de trabajo.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Godofredo Nouvillas, secretario del Directorio Militar, se opuso a las concesiones prometidas al regionalismo por el Jefe del Gobierno, no siendo bastante para conseguirlas la amistad que unía a éste con el Conde de Güell.

Trabajos más importantes de "La Maquinista".

Mientras el poder estatal se reorganizaba, "La Maquinista" proseguía incansable en su tarea. Cuando agonizaba aquel año 1923, había entregado a la "Compañía de M. Z. A." treinta de las cincuenta locomotoras del tipo "1.400" que le había encargado, y suministrado otras cuatro para vía de ancho normal al ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá.

Además, una veintena de apisonadoras — de 12, 15 y 20 toneladas —, que se utilizaron para mejorar las carreteras del país, salieron de los talleres de "La Maquinista" con destino a diversas Jefaturas de Obras Públicas y a la Mancomunidad de Cataluña, haciéndose también entrega de una instalación motriz por gas pobre, compuesta de tres motores — dos de 50 y uno de 25 caballos — para el taller de reparaciones del ferrocarril de Betanzos al Ferrol.

Otro material diverso, como elementos complementarios del tren de laminación suministrado a "Lacambra", grúas giratorias para estaciones, puentes transbordadores de locomotoras, cambios de vía y piezas de recambio, completan la estadística de la producción alcanzada durante aquel año que, si notable por su volumen, lo era mucho más teniendo en cuenta las circunstancias de trabajo poco favorables en que había podido conseguirse.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO X

DE LA DICTADURA MILITAR A LA REPUBLICA DEL 14 DE ABRIL

(1923-1931)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El advenimiento de la Dictadura abrió una era que se adivinaba propicia para el desarrollo de las actividades económicas e industriales. Al cansancio y al desmoronamiento del espíritu de empresa que caracterizaron los años anteriores iba a suceder una etapa de resurgimiento que dejaría profunda huella. No había terminado todavía la agitación social, pero se debatía en la impotencia y su aparición a ráfagas difícilmente logró ya perturbar la vida normal de trabajo. El golpe de Estado hizo tabla rasa de las viejas organizaciones anarco-sindicalistas a cuyo amparo se fomentaba el desorden y la lucha de clases, derribó con estrépito el tinglado político e inevitablemente hirió sentimientos que le crearon fuerte oposición. La Dictadura fué bien acogida por la mayoría del país e hizo renacer el optimismo del capital.

Primeros efectos del Golpe de Estado.

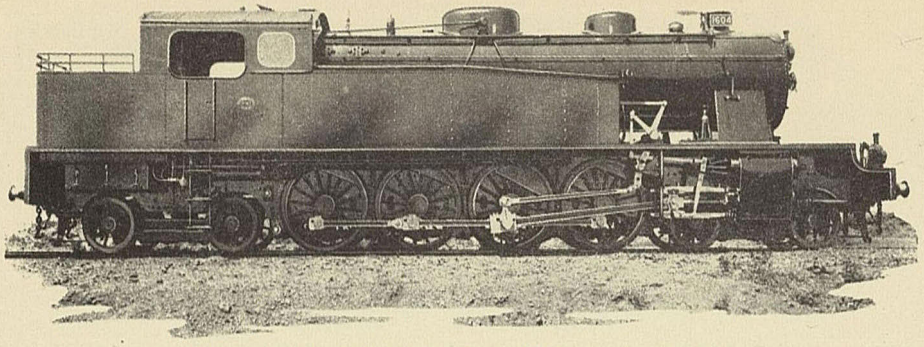
1923

El Decreto del Directorio Militar de fecha 12 de octubre de 1923 suscitaba la incompatibilidad del exministro Roig y Bergadá para el cargo de consejero de "La Maquinista". Se veía esta Empresa privada de un valioso colaborador, aunque intentó repetidamente y con razones de toda lógica conseguir para él una excepción que consideraba justificada. Mientras tanto, pasaba a substituirle en la vicepresidencia del Consejo de Administración el Conde de Torroella de Montgrí.

Estudiaba "La Maquinista" la propuesta que le había sido hecha por la Casa Krupp de colaborar en la implantación en España de una Sociedad dedicada a construcciones navales, sobre la base de utilizar los astilleros existentes en Valencia y Tarragona. El asunto merecía ser meditado porque siempre había sido aspiración de "La Maquinista" vincularse a la construcción naval para mantener su tradición marítima. El Director Fernando Junoy y el consejero Damián Mateu se trasladaron a Valencia, donde realizaron una detenida visita a los astilleros de

Se constituye otra gran Sociedad española: la "Unión Naval de Levante".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora 1604, serie 1601-25, número 157 de construcción (1924)

la Compañía Transmediterránea. Pero dada la absorbente actividad que la construcción de locomotoras proporcionaba y teniendo por otra parte absoluta necesidad de atender con preferencia al desarrollo de los talleres propios — que requerían ampliación inmediata, principalmente en lo que se refería a la sección de calderería —, fué desaconsejada la participación de la Sociedad en nuevas empresas. El asunto se abandonó, en tanto que se aprobaba la erección de una amplia nave para trabajos de calderería en los talleres de San Andrés, obra cuyo coste se cifró en unos cinco millones de pesetas.

Sin embargo — y esto es esencial para el porvenir —, de estas conversaciones salía el principio de un acuerdo con la Casa Krupp a fin de que, llegado el momento, "La Maquinista" obtuviese licencia de construcción de motores Diesel-Krupp en España, especialmente con destino a los buques que se construyeran en los astilleros de la proyectada Sociedad "Unión Naval de Levante", que poco después quedaba constituída absorbiendo los Astilleros de Valencia, los Talleres Gómez, de la misma capital, los Talleres "Nuevo Vulcano", de Barcelona, y los Astilleros de Tarragona. Apenas hecha la incorporación de los citados talleres barceloneses, ocurrió un desgraciado accidente, pues un incendio los destruyó casi por completo, quedando en paro sus 500 obreros y ocasionando pérdidas que se evaluaron en tres millones de pesetas.

Las locomotoras-ténder tipo "1.600".

1924

Desde principios de 1924 se estaban entregando ya las nuevas locomotoras-ténder del tipo "1.600", encargadas por "M. Z. A." y en el transcurso del año quedaría terminado el lote entero de veinticinco máquinas. Se trataba de un tipo de locomotora ligera en el que el

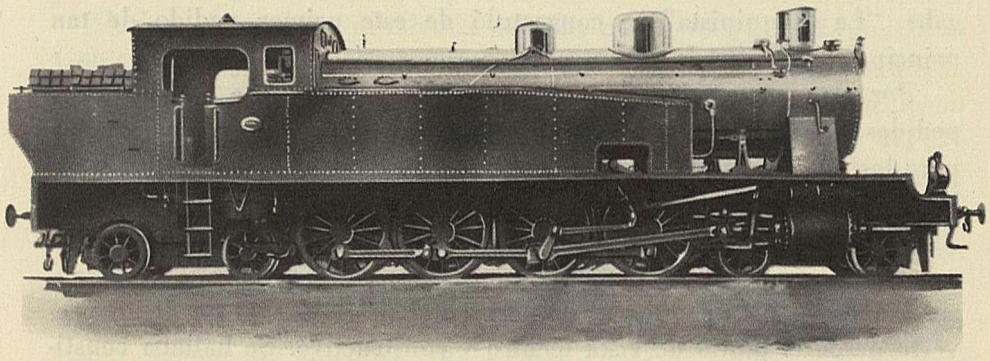
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ténder forma cuerpo con la máquina. Fué estudiado expresamente por la empresa constructora de acuerdo con los técnicos de aquella Compañía, para atender al incremento cada vez mayor que se observaba en el tráfico de viajeros entre las grandes capitales y las poblaciones cercanas a las mismas. Su resultado en la práctica fué tan excelente como magnífico su rendimiento, siendo de notar el hecho de que en cierta ocasión una de estas máquinas llegara a arrastrar un tren especial de 12 coches de bogies, tipo cercanías, entre Barcelona y Villafranca del Panadés, a pesar de que en dicho trayecto hay rampas sostenidas de 13 milésimas.

Un nuevo encargo inmediato de 35 unidades, iguales a las anteriores, aunque aumentando la carga por eje acoplado hasta 16.000 kilogramos, era la mejor demostración del buen trabajo de este tipo de máquina y del alto concepto que había merecido a "M. Z. A.".

Risueñas perspectivas.

Estaba atravesando "La Maquinista" un buen momento, ya que a la agradable noticia de haber sido recobrada a través del Banco Comercial de Barcelona buena parte del crédito inmovilizado por la suspensión de pagos de su antecesor el Banco de Barcelona, sumaba la satisfacción de recibir un nuevo pedido de cincuenta locomotoras formulado por la "Compañía de M. Z. A." y el de otras diez que le eran encargadas por la "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces", en virtud de reñido concurso, pues ya la construcción de locomotoras había sido emprendida por otras casas españolas, concretamente la "Babcock & Wilcox" y la "Compañía Euskalduna", aparte de ser corriente todavía la concurrencia extranjera, bien que las proposiciones nacionales goza-



Locomotora-ténder serie 1 a 8, construída en 1924, para el antiguo Ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

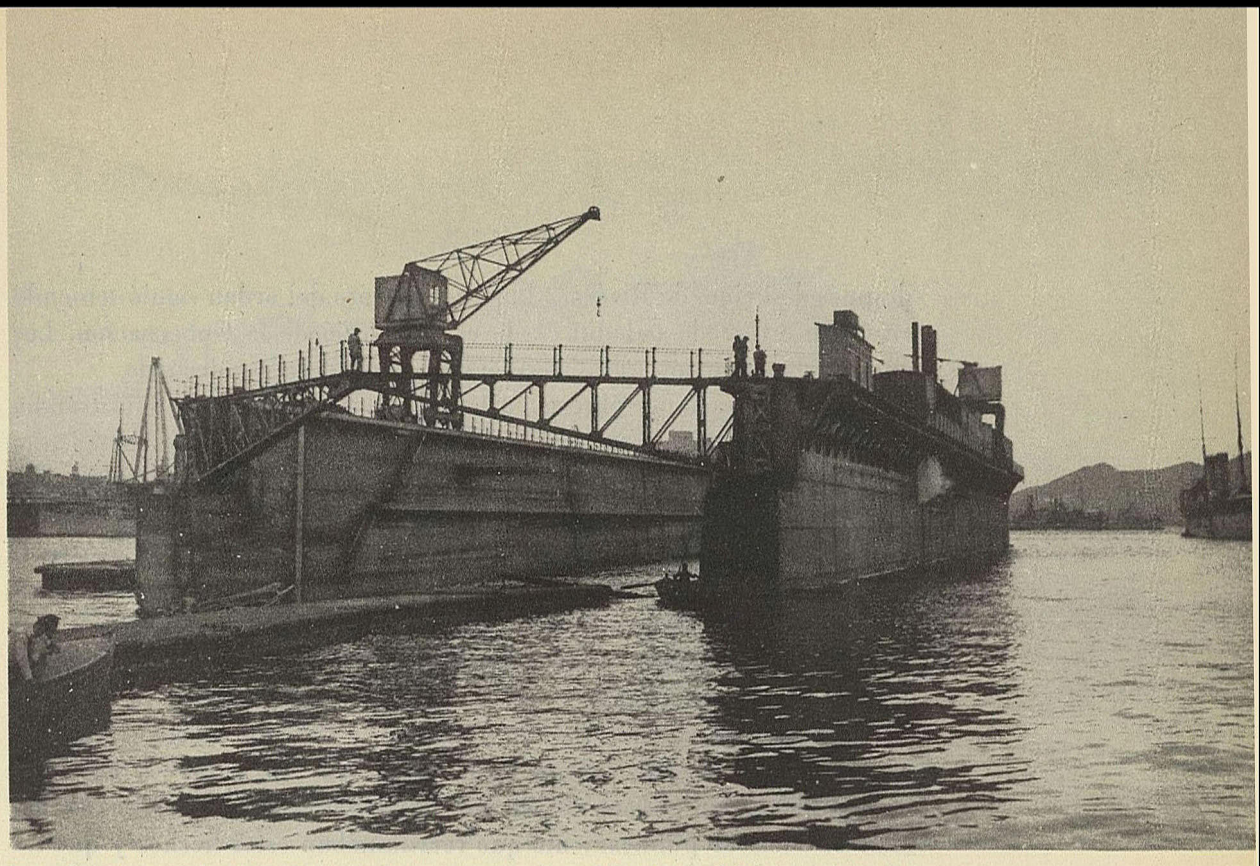
ban en las licitaciones públicas de un margen protector del diez por ciento para su comparación con las cotizaciones de los constructores extranjeros.

En el concurso que después convocó la Compañía del Norte para la adquisición de 30 locomotoras, "La Maquinista" conseguía ser también la ofertante nacional de precio más bajo — 3'30 pesetas el kilo, contra 3'67 que cotizaba "Babcock & Wilcox" y 3'65 que proponía "Euskalduna" —. Resultaba, sin embargo, más barata la proposición de la firma alemana "Hannoversche Maschinenbau" que, merced a las ventajas del "dumping", logró ofrecer el precio, sorprendentemente bajo, de 2'73 pesetas kilo libre de derechos de aduana. Pero luego se retiró al comprobar el error de sus cálculos. Había partido al establecerlos de los derechos de aduana rebajados que otorgaba el *modus vivendi* vigente a la sazón con aquel país cuando se trataba de la importación de productos no fabricados en España. Y como quiera que estos derechos no podían ser de aplicación en este caso — cuando se demostraba por el propio concurso que existía una industria nacional del ramo, potente y capacitada —, se vió en la imposibilidad de mantener su proposición.

Esperaba entonces "La Maquinista" que le sería adjudicado el concurso en su totalidad, pero sufrió una decepción, puesto que la Compañía del Norte decidió repartir el pedido entre las tres casas españolas concursantes, proponiendo previamente a las demás el precio de "La Maquinista", que fué aceptado por ellas. Nada objetó oficialmente "La Maquinista", aun cuando de las deliberaciones de su Consejo se trasluce una impresión de contrariedad ante el criterio seguido en esta adjudicación, que discrepaba del aplicado alguna otra vez, en que "La Maquinista" quedó descartada por completo cuando su proposición no fué la más ventajosa entre las presentadas por concursantes españoles. Como a fin de cuentas eran diez locomotoras las que el Norte le encargaba, "La Maquinista" se congratuló de este primer pedido de tan principal accionista de su empresa.

Por otra parte, el trabajo estaba asegurado, ya que a los citados pedidos se unía el de la construcción de una colosal cubierta metálica para los andenes de la estación de Barcelona-Término de los ferrocarriles de M. Z. A., según proyecto debido al ingeniero de la Sociedad, Andrés Montaner Serra, que mereció la preferencia entre los varios presentados a concurso. Las dimensiones de esta armadura y la irregularidad de la planta que cubría acrecentaban el interés de dicho proyecto desde el punto de vista técnico y constructivo. Se hallaba constituída la cubierta por grandes cerchas de celosía en forma de doble

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Dique flotante para el Arsenal de Cartagena, de una potencia ascensional de 6.500 toneladas, entregado en 1925

arco, formando así dos naves terminadas en curva, bajo cada una de las cuales se amparaban seis vías.

La construcción se llevó a cabo por "La Maquinista" en colaboración con la Sociedad "Material para Ferrocarriles y Construcciones", requiriendo largo tiempo su ejecución, puesto que no quedó montada hasta mediados de 1928. De la envergadura de la obra dará idea el hecho de haberse invertido en ella unas 2.500 toneladas de materiales metálicos.

La situación política y social en los primeros tiempos de la Dictadura.

Arduos fueron los problemas con los que tuvo que enfrentarse el Gobierno de Primo de Rivera. Uno de ellos, quizá el principal, consistía en atajar la anarquía y sus desafueros, fomentados por el sindicalismo desbocado. No es de extrañar, pues, que las primeras medidas del Directorio tendiesen a normalizar la vida de trabajo y a restablecer la tranquilidad pública, lo que consiguió plenamente, alternando la severidad de los procedimientos empleados con algún acto de clemencia, como el indulto de la pena de muerte a los asesinos de Dato.

Reconocía la prensa inglesa que el hombre que deshizo el bolchevismo español fué Martínez Anido en su época de Gobernador de Barcelona. Por ello le consideraba la figura más influyente del Directorio,

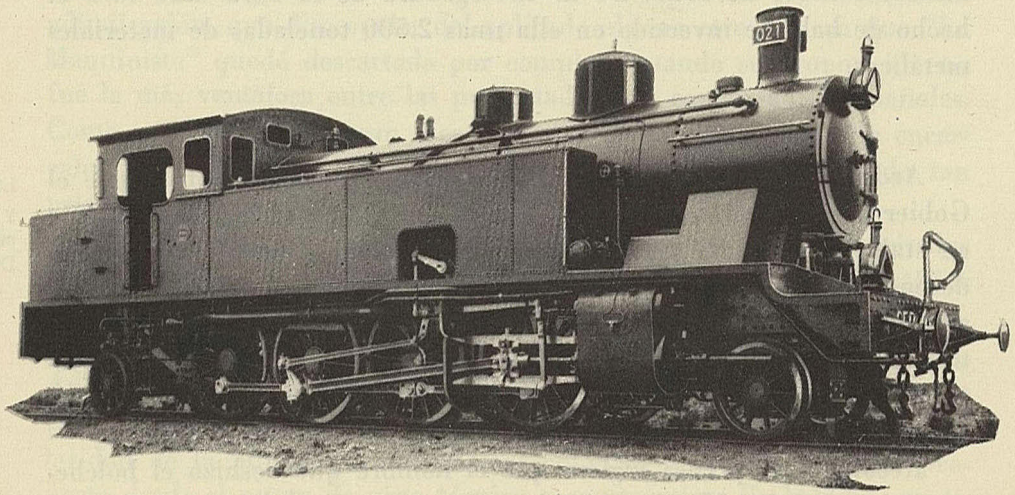
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

después de Primo de Rivera. El mantenimiento del orden siguió teniendo en él un esforzado paladín desde el ministerio de la Gobernación. Los autores de desmanes raras veces evitaban el castigo adecuado.

Las organizaciones obreras, a las que el Marqués de Estella trataba de atraerse, acogieron al principio con hostilidad el golpe de Estado. Así lo declaraban sin rebozo la Unión General de Trabajadores y el partido socialista, recientemente fusionados. Poco antes los Sindicatos de Cataluña habían celebrado en Granollers una asamblea regional, pero no lograron entenderse porque se retiraron de la reunión los representantes de los sindicatos de la madera, metalurgia y transportes.

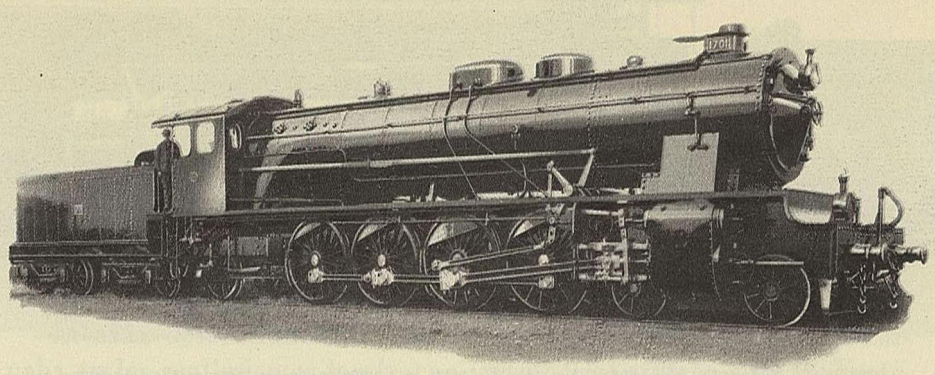
Algunos elementos anarco-sindicalistas, que seguían perpetrando atracos de vez en cuando — tal el llevado a cabo contra la Caja de Ahorros de Tarrasa, el 22 de septiembre de 1924, dos de cuyos autores, condenados a muerte, fueron ejecutados a las 48 horas —, se veían perseguidos hasta el seno de sus mismas organizaciones, las cuales habían de declarar públicamente que recriminaban estos hechos y que no tenían ninguna relación con sus promotores.

Otros incidentes eran ya más graves. Tal la intentona sindicalista que se produjo el 7 de noviembre con ánimo de tomar el Cuartel de Atarazanas, donde se almacenaban armas y municiones en abundancia. Así también la entrada por Vera de Bidasoa de un grupo de unos cuarenta trabajadores españoles emigrados a Francia, a quienes se había entregado armas y animado a que cruzaran la frontera, prometiéndoles que su entrada sería la señal para una sublevación general contra la



Locomotora-ténder 2-8-2, construída en 1925 para la Compañía de los Ferrocarriles de Salamanca a la frontera de Portugal

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora 4-8-2, serie 1700, construída en 1925 para la Compañía de los Ferrocarriles de M. Z. A.

Dictadura. Tres de ellos fueron sometidos a juicio sumarísimo y condenados a muerte. En Figueras se repitió poco después otra intentona, fallida, para liberar a los presos confinados en aquel castillo.

El Gran Somatén Español y la Unión Patriótica.

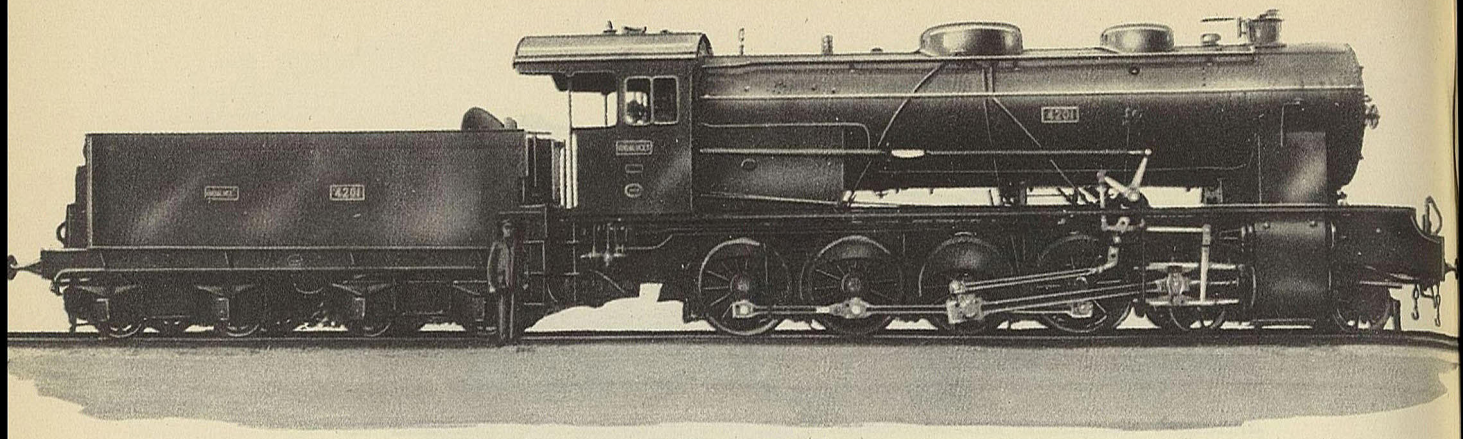
Para colaborar a las funciones de orden público, organizó la Dictadura el llamado "Gran Somatén Español", al que calificó de "reserva y hermano del Ejército". También requirió la cooperación de hombres de buena voluntad, desligados de toda pasión política. A dicho fin anunció la creación del partido de Unión Patriótica — Discurso del Marqués de Estella en Barcelona, el 14 de abril de 1924 —, que logró reunir en poco más de un año cerca de 900.000 afiliados y debía ser la cantera de donde tenían que salir los equipos para el nuevo Gobierno llamado a sustituir al Directorio Militar en su evolución futura.

La protección a la industria nacional.

Calvo Sotelo, en los inicios de su vida pública, fué encargado de elaborar un proyecto de ley que regulara y encauzase la desordenada vida de los ayuntamientos, siempre al albur de las contingencias políticas. Fruto de su acabado estudio era el Estatuto Municipal, promulgado por decreto del 8 de marzo de 1924.

Otro decreto del mismo día creaba el Consejo de Economía Nacional para elaborar — según se dijo entonces — "un sentido nacional de economía". Este sentido propugnaba la necesidad de proteger a la industria nacional y de ahí el decreto de 30 de abril en que se declaraba la protección a las industrias nuevas, a las de desarrollo insuficiente y a las de exportación. Se recordaba el decreto de 2 de mayo de 1917, vigente hasta el 31 de diciembre de 1922, que tenía por objeto favorecer a ciertas industrias en la lucha contra sus dificultades económicas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora 4-8-0, serie 4200, construída en 1926 para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

La ayuda estatal se concretaría en exenciones de tributos, protección arancelaria, tarifas especiales de transportes, pedidos del Estado y conciertos y contratos para la defensa de la nación.

Y se prestaría: 1) por acuerdos de protección a la industria; 2) por préstamos en efectivo del Banco de Crédito Industrial; 3) por garantía de intereses cifrada en un cinco por ciento, sin que pudiese exceder en el presupuesto de diez millones anuales de pesetas; 4) por compensaciones a las Compañías exportadoras, y 5) por declaración de utilidad pública y expropiación forzosa.

Dichas industrias, sujetas a la inspección del Consejo de Economía Nacional, se clasificarían en: industrias nuevas, de insuficiente desarrollo y de exportación.

Para que una industria determinada pudiera considerarse *nacional* se fijaban las condiciones siguientes: 1) que fuesen españoles los dos tercios de los consejeros; 2) que lo fuese también el setenta y cinco por ciento del capital; 3) el ochenta por ciento del personal, y 4) las materias empleadas. En las licitaciones se toleraba un margen de precio del quince por ciento con respecto a las industrias extranjeras.

Los monarcas y el Palacio Real de Pedralbes.

Existían en Barcelona muchos deseos de dar a la Monarquía un testimonio tangible de afecto y adhesión: de ahí el acuerdo de erigir en terrenos de la suntuosa Vía Diagonal, junto a Pedralbes, un hermoso edificio rodeado de jardines, para que los soberanos tuviesen una residencia propia en la ciudad. Y, en ocasión de que los reyes don Alfonso y doña Victoria — que a fines del año anterior habían efectuado un viaje oficial a Italia — llegaban a Barcelona el 12 de mayo de 1924 acompañados del Príncipe de Asturias, el Alcalde de la ciudad, Barón de Viver, les hizo solemne entrega de las llaves del que en adelante sería llamado Palacio Real de Pedralbes y que ya en aquella ocasión

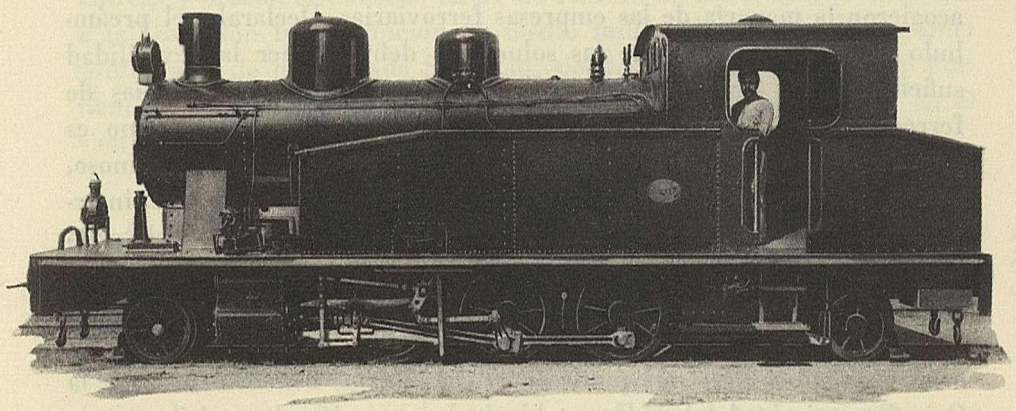
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

sirvió de residencia a los soberanos. Días después, el 7 de junio, los reyes de Italia, junto con el Príncipe de Piamonte, fueron a Madrid en devolución de la visita que les hicieran don Alfonso y doña Victoria. A su regreso eran huéspedes de Barcelona, alojándose también en la residencia de Pedralbes.

El Regionalismo.

El afán descentralizador, con matices secesionistas, que se encarnaba en los sentimientos locales, no ya sólo en Cataluña sino en Vasconia, Galicia y otras regiones españolas a las que se había ido extendiendo la tendencia regionalista, requería también la intervención del Dictador. Proclamaba éste su deseo de llegar a una descentralización administrativa para satisfacer las justas aspiraciones regionales. Y si por una parte eran disueltas las Diputaciones provinciales, en cambio se reconocía a las nuevas Corporaciones el derecho de proponer mancomunidades a semejanza de la catalana. Sin embargo, ninguna fusión de este género se produjo tras el intento de creación de la mancomunidad castellana que resultó un manifiesto fracaso. Incluso la misma reconstitución del organismo catalán, una vez disuelto y recobrada la unidad provincial, tropezó con discusiones y dificultades.

Por otra parte, las tendencias de tinte separatista de la "Acció Catalana" eran reprimidas inexorablemente bajo la consigna de unión nacional que había sido proclamada por el nuevo régimen poco después de su advenimiento. Los exconcejales de los diferentes ayuntamientos que suscribieron la proposición del "Centre de Dependents", relativa a considerar a Cataluña como nación, fueron perseguidos y encarcela-



Locomotora-tender 2-6-2, entregada a la Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona en 1926

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

dos, los centros políticos clausurados y ahogada la propaganda catalanista en todos los órdenes.

El problema, sin embargo, quedaba latente, surgiendo de vez en cuando manifestaciones externas que obligaban a la Dictadura a la adopción de medidas severas, tales como las tomadas contra una entidad deportiva barcelonesa por los incidentes de tipo político que se produjeron en ocasión del homenaje al "Orfeó Català" después de su triunfante viaje a Roma, donde sus actuaciones merecieron cálidos elogios del Papa. Otra de las significadas fué el llamado complot de Perpiñán, en el que participaron más de cien emigrados catalanes, a cuyo frente figuraba el exdiputado coronel Maciá, organizador del "Estat Català", movimiento revolucionario, con tendencia separatista, que se lanzó a la acción en abril de 1925, aliado con la C. N. T. — Confederación Nacional del Trabajo — en un intento sin consecuencias.

El nuevo régimen ferroviario.

La política seguida durante los últimos años, de contención sistemática de todo intento de elevación de las tarifas ferroviarias, había conducido a las Compañías a una situación insostenible. Los exiguos réditos de la explotación no permitían renovar ni aumentar el material fijo y móvil. Como medida transitoria, desde 1920 venía abonando el Estado un anticipo reintegrable a las empresas necesitadas inexcusablemente de él, mientras se estudiaba una fórmula de arreglo cuya concreción era objeto de interminables deliberaciones. Para salir de esta situación, se había dictado ya, en 31 de enero de 1924, un real decreto por el que se creaba el Consejo Superior de Ferrocarriles al que se encargó de dictaminar sobre el debatido proyecto de régimen ferroviario. El 12 de julio del mismo año se aprobó el nuevo régimen, al que se acogieron la mayoría de las empresas ferroviarias. Declaraba el preámbulo de la disposición que las soluciones debían tener la flexibilidad suficiente para que pudieran aplicarse a las distintas Compañías de ferrocarriles. "Claro es — decía — que con un nuevo régimen no es posible pretender que un negocio ferroviario, esencialmente ruinoso, se convierta en bueno; lo único a que se puede aspirar es a que, interviniendo el Estado, se mejoren los servicios, se ordenen las explotaciones para la construcción de obras que los concesionarios por sí solos no podrían acometer, y se armonice el precio del transporte dentro de límites equitativos..." El nuevo régimen, que dejaba en libertad completa a las Compañías para que pudiesen acogerse a sus beneficios, creaba la Caja Ferroviaria del Estado, establecía la concesión de anticipos para la adquisición de material y la ejecución de obras de mejora, preveía la

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

revisión de las tarifas y fijaba las condiciones para la reversión al Estado, al expirar el plazo de cada concesión, de los bienes y derechos que constituyesen el valor real del establecimiento de los concesionarios.

Por algún tiempo el nuevo régimen vino a constituir una fórmula salvadora para la agobiante situación de las Compañías. Surgieron bajo su amparo multitud de proyectos de nuevas líneas, que luego hubo que seleccionar, declarándose sólo urgente el establecimiento de algunas de ellas.

Se esforzaba el Directorio en encauzar la vida nacional por vías de normalidad. Pero en ocasión del homenaje que se tributó al Rey, a principios de 1925, tuvo que reconocer Primo de Rivera que los cuatro principales problemas que encontró planteados, esto es, separatismo, comunismo, cuestión económica y Marruecos, no habían hallado aún solución completa.

"La Maquinista" y la Fábrica de Mieres. 1925

A principios de 1925, en tanto que el Gobierno empezaba en Barcelona una campaña moralizadora, se brindó nuevamente a "La Maquinista" oportunidad de intervenir en la creación de industrias afines a la suya: los propietarios de la antigua Fábrica de Mieres, la Casa Krupp y el Banco de Cataluña habían llegado a un convenio para constituir una Sociedad titulada "Minas y Fábrica de Mieres", con un capital de 40 millones de pesetas, para la plena explotación de aquella importante factoría bajo la dirección técnica de la Casa Krupp. En vista de las dificultades que ofrecía el aprovisionamiento a corto plazo de materiales procedentes de las fábricas siderúrgicas y considerando que la participación en la Sociedad que se proyectaba podía asegurarle la adquisición de laminados en mejores condiciones de calidad, plazos de entrega y precio, el Consejo, en 27 de febrero de 1925, acordó autorizar a la Dirección la suscripción de medio millón de pesetas de acciones preferentes de la indicada Sociedad, siendo designado el Director Fernando Junoy para ocupar el puesto que le había sido ofrecido en el Consejo de Administración de la misma.

El problema de Marruecos y su solución.

La sangría de la guerra marroquí venía costando a la nación en los últimos tiempos, aparte de muchas vidas españolas, cerca de cuatrocientos millones de pesetas al año. Abd-el-Krim había proclamado la República del Rif y aun intentaba que la Sociedad de las Naciones la reconociera como Estado independiente. Se había apoderado de los territorios desguarnecidos por las tropas españolas, y ponía en inminente peligro las comunicaciones entre las plazas de soberanía y las ciudades

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Aspecto de la "Rua" carnavalesca, celebrada en un tiempo en las Ramblas y luego en el Paseo de Gracia, casi totalmente motorizada en sus últimos años como ésta de febrero de 1927

del protectorado. En su invasión de la zona occidental llegó a hacer prisionero al Raisuni, que moría en el cautiverio. Algunas agresiones a nuestras fuerzas hicieron que la situación adquiriese extrema gravedad para el prestigio de España, anunciando Primo de Rivera que se contestaría a la guerra con la guerra. A mediados de 1925, el General, dejando el Gobierno en manos del Almirante Magaz, se trasladó a Marruecos y asumió personalmente el mando de las operaciones, que pronto dejaban consolidadas las líneas y las posiciones amenazadas y restablecían una situación militar propicia para asestar el golpe definitivo al ensoberbecido cabecilla. La inteligencia a que se había llegado con el mando francés en Marruecos — víctima también del envalentonamiento de Abd-el-Krim — permitía una ofensiva combinada que culminó, el 8 de septiembre de 1925, en el desembarco de Alhucemas, después del cual se completó la metódica ocupación del territorio y la sumisión de las cabilas hasta que, en mayo de 1926, se produjo la rendición de Abd-el-Krim, que se entregaba prisionero a las fuerzas francesas concluyendo así la etapa de zozobras que se inició en Anual el infausto verano de 1921.

Reflejos de la época.

La preocupación por Marruecos había absorbido casi por completo la atención del Directorio, paralizando prácticamente la política española durante 1925. Sin embargo, el Directorio no había dejado

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de otorgar interés a los problemas interiores, que también se manifestaban.

La industria textil catalana experimentaba un período de crisis y sus dirigentes recurrían al Gobierno para arbitrar soluciones. Se temía la pérdida de los mercados por no poder competir con los precios y se propugnaban soluciones por la mejora de los equipos industriales, francamente anticuados.

En Asturias se registró aguda crisis, con más de 17.000 mineros sin trabajo. El Gobierno tuvo que proveer ayuda inmediata para los parados, por medio de subvenciones económicas, legislando después para incrementar el consumo de carbones nacionales, cual requería la solución definitiva del problema, que fué abordada, años más tarde, al crear el Estatuto de la Economía del Carbón, el 6 de agosto de 1927.

En ocasión de la prórroga del contrato estatal con la Compañía Trasatlántica, que imponía el aumento y la modernización de la flota, reiteró el Gobierno, en 1925, su propósito de proteger a la industria nacional haciendo que se construyesen en España los nuevos buques que se precisaran. Respondía también esta medida a la necesidad de corregir ciertas extralimitaciones, como las que ponían de manifiesto las entidades barcelonesas "Unión Industrial Metalúrgica" y "Fomento del Trabajo Nacional" en protesta que formularon a los poderes públicos ante la ineficacia de la Ley protectora, que a menudo era ignorada precisamente por los organismos oficiales más llamados a respetar y hacer cumplir sus postulados.

Se esforzaba el Gobierno en vigorizar la economía nacional y en crear nuevas fuentes de riqueza. Mientras anunciaba un plan de obras públicas, se aprobaba el expediente para la instalación de la Zona Franca de Barcelona y se estudiaba la construcción del Pantano de Francolí, que ocasionará la desaparición del pueblo de Vilaverd y parte del término de La Riba, en tanto que se realizaban con resultado satisfactorio los primeros ensayos para la extracción de carburantes de la hulla nacional.

Los ferrocarriles barceloneses.

En la tarde del Jueves Santo, 10 de abril de 1925, se produjo la catástrofe del tren de Las Planas, de luctuosa memoria. Rotos los frenos de uno de los coches, descarriló el convoy entre las estaciones de Pie del Funicular y Sarriá. Veinticinco muertos y más de cien heridos eran el trágico balance del accidente. Fué un día de duelo para la ciudad.

Las obras de los ferrocarriles subterráneos, con tanta frecuencia interrumpidas antes por los conflictos sociales, se desarrollaban ahora

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente de San Telmo sobre el río Guadalquivir, en Sevilla, que el Ministerio de Fomento encargó a "La Maquinista" en julio de 1927

con gran impulso. El Gran Metro había sido inaugurado, a fines de 1924, por el Infante don Fernando, llegado a Barcelona para este acto. El Metropolitano Transversal se hallaba, a mediados de 1925, muy adelantado, no sin que en el transcurso de su construcción se hubiesen registrado penosos accidentes, como el hundimiento de parte del túnel entre las calles de Urgel y Villarroel, del que resultaron once trabajadores muertos y numerosos heridos, y otro menos grave poco después, ambos entre abril y julio de 1924. El tramo comprendido entre la Plaza de Cataluña y la Bordeta se inauguró el 10 de junio de 1926, fecha que si por esta parte constituía un acontecimiento gozoso, se señalaba también por una triste efemérides: la muerte, por atropello, de un glorioso prestigio de la ciudad, el genial arquitecto Gaudí, autor del proyecto del Templo Expiatorio de la Sagrada Familia y de tantas obras que llevan su sello inconfundible.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

En las Casas Consistoriales se exponía, mientras tanto, la maqueta del proyecto del puente sobre la línea del F. C. del Norte, en la calle de Marina, que formaba parte del plan de Ensanche cuyos planos completos habían sido aprobados de real orden al empezar el 1925. Sería este puente de cemento armado y debía constar de cuatro tramos de 32 metros. La longitud total de la obra era de 250 metros, midiendo el puente 25 metros de anchura.

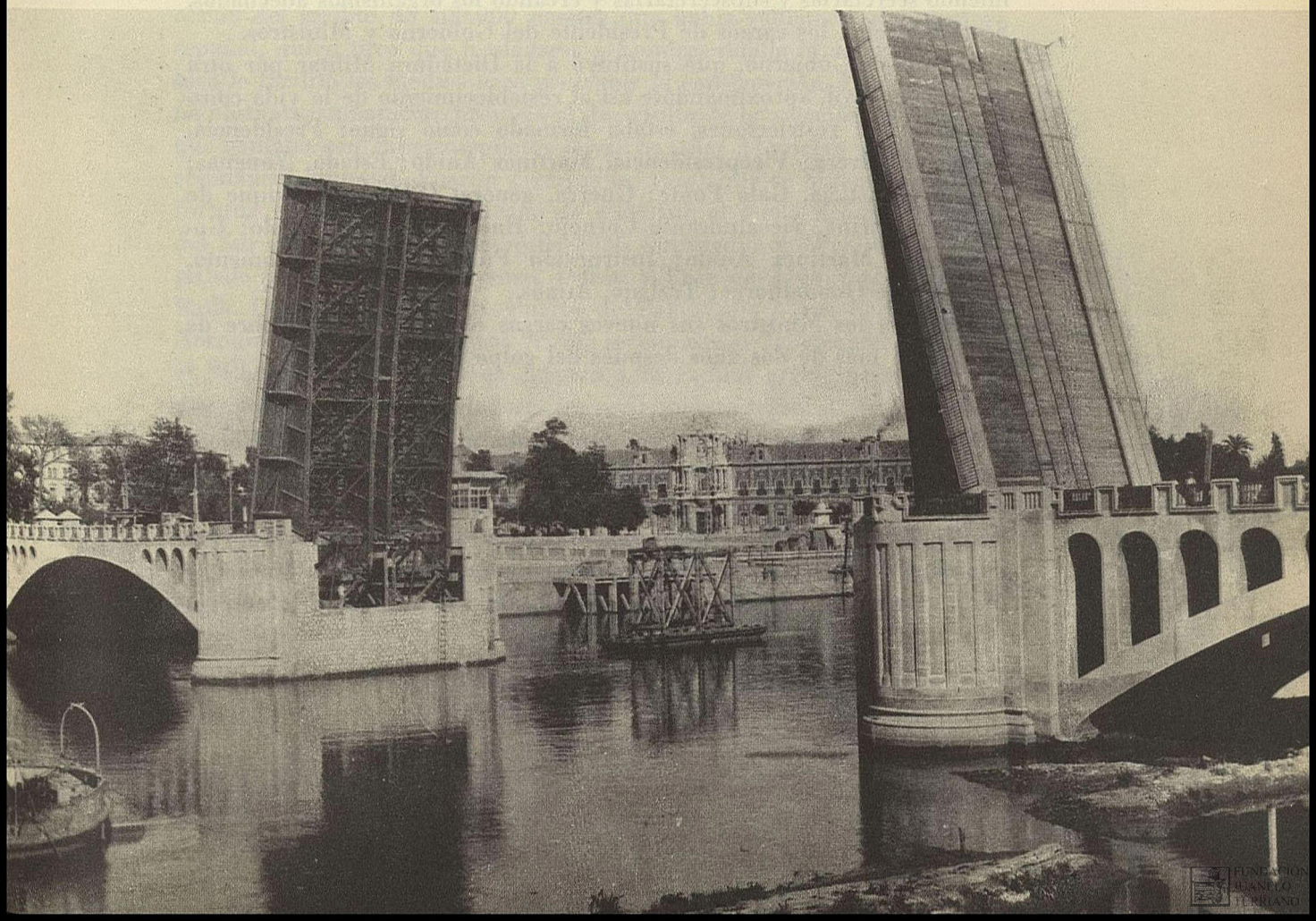
Una Comisión de Ingenieros de la Compañía de M. Z. A. y del Ayuntamiento efectuó, el 4 de noviembre de 1925, una visita a las obras, ya muy adelantadas, de la nueva estación de Barcelona-Término y tomó disposiciones para la urbanización del lugar. El coste de las citadas obras se evaluaba en más de 70 millones de pesetas.

La industria trabajaba a fondo y la tranquilidad en España era absoluta.

Ampliación de talleres y reforma estatutaria.

Mientras tanto, "La Maquinista" ampliaba sus talleres de la Barceloneta mediante la adquisición de dos inmuebles en la calle de Ginebra, lindantes con la factoría, con lo que, aparte de beneficiarse el valor de

El mismo puente sevillano cerrado para la circulación terrestre



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

conjunto de la propiedad urbana que ya poseía, podrían ser prolongadas las dos naves de montaje con que contaban aquellos talleres.

Por real orden de 18 de julio de 1925 le fueron finalmente concedidos los beneficios que tenía solicitados del ministerio de Hacienda por instancias de 11 de diciembre de 1917 y 27 de mayo de 1920 al amparo de la ley de 2 de marzo de 1917 sobre protección a las industrias nuevas y desarrollo de las existentes. Ahora bien, como la efectividad de dicha concesión se condicionaba al cumplimiento de requisitos que hacía necesaria una revisión de los estatutos sociales, era convocada una Junta General extraordinaria, que se celebró el día 3 de octubre. En dicha reunión quedó aprobada la modificación de varios artículos en los que, como innovación más importante, se introducía la de que el setenta y cinco por ciento, por lo menos, de las acciones de la Sociedad deberían pertenecer siempre a ciudadanos españoles.

La Dictadura civil.

Consideró el Gobierno que había llegado el momento de dar entrada a elementos civiles para participar en la gobernación del país, desde septiembre de 1923 exclusivamente encomendada al Directorio Militar. El general Primo de Rivera sometió al Rey una lista de los hombres que a su juicio estaban capacitados para esta misión. Proponía también una modificación en la estructura de los órganos de gobierno, suprimiendo secretarías y subsecretarías y creando los organismos adecuados. Se restablecían los cargos de Presidente del Gobierno y Ministros.

El nuevo Gobierno, que sustituyó a la Dictadura Militar por otra de carácter civil, aproximándose así al restablecimiento de la vida constitucional sin restricciones, estaba formado como sigue: Presidencia, Primo de Rivera; Vicepresidencia, Martínez Anido; Estado, Yanguas; Gracia y Justicia, Galo Ponte; Guerra, general O'Donnell, Duque de Tetuán; Marina, vicealmirante Cornejo; Hacienda, Calvo Sotelo; Gobernación, Martínez Anido; Instrucción Pública, Callejo; Fomento, Marqués de Guadalhorce; Trabajo, Aunós.

Juraron los Ministros sus nuevos cargos el día 4 de diciembre de 1925, algo más de dos años después del golpe de Estado.

La locomotora "1.700", más potente que las anteriores.

La producción de los talleres continuaba a ritmo creciente. Hemos dejado dicho que en el transcurso de 1924 se entregaron 25 locomotoras del tipo "1.600", a las que había que añadir otras 4 para el Ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá; dos apisonadoras de 20 toneladas para el Ayuntamiento de Barcelona; varios puentes de ferrocarril para líneas de M. Z. A.; grúas, material de vía, etc. El año 1925 señalaba la entrega

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de otro lote de 25 locomotoras de nuevo tipo, las llamadas "1.700", más potentes que sus antecesoras las "1.400", a las que habían de substituir en el arrastre de trenes expresos.

Constan en acta del Consejo de "La Maquinista" los elogiosos comentarios que el Marqués de la Argentera dedicó a estas máquinas, de las que, andando el tiempo, llegarán a construirse hasta 95, equipadas con distribución por válvulas a partir de la "1.771".

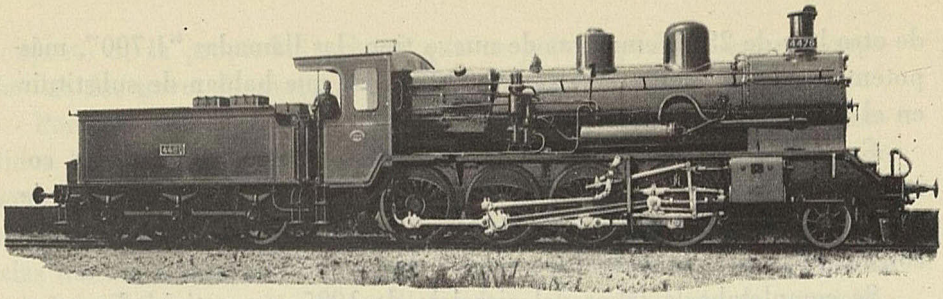
Se completaba la labor del ejercicio de 1925 con actividades accesorias de los talleres, en las que destaca la entrega de una instalación elevatoria para el Canal de Tordesillas y la terminación y recepción definitiva del dique flotante de 6.500 toneladas construído para el Arsenal de Cartagena. Se inició también en el transcurso del año y se terminó en 1926 el suministro a la propia Compañía de M. Z. A. de otras 35 locomotoras del tipo "1.600".

La aviación española.

El ingeniero español Juan de La Cierva presentó aquel mismo año a la Asociación Francesa de Navegación Aérea el proyecto de una máquina voladora de su invención, el autogiro, siendo galardonado con el gran premio científico de 1925 otorgado por dicha entidad. Sin embargo, no logró la ayuda económica de su patria para construir los primeros prototipos, pues inexplicablemente el Consejo de Estado denegó la concesión del crédito de 200.000 pesetas que había solicitado el inventor español, quien tuvo que trasladarse a Londres donde la aviación británica le facilitó los medios para proseguir la construcción. La época era, no obstante, sumamente propicia al desarrollo de la aviación en España, que contaba con expertos pilotos cuyas hazañas adquirían bien pronto resonancia mundial. Fueron diversos los *raids* que se organizaron, con fortuna varia. El más destacado de ellos fué el vuelo España-América del Sur que el día 26 de enero de 1926 emprendió el "Plus Ultra", tripulado por los oficiales Franco, Durán y Ruiz de Alda y el mecánico Rada. Las etapas previstas, Puerto de Palos-Cabo Verde-Fernando de Noronha-Pernambuco-Buenos Aires, se cubrieron felizmente, llegando el "Plus Ultra" el día 3 de febrero a la capital argentina, donde se dispensó a los audaces aviadores un recibimiento triunfal. El avión fué regalado a la nación argentina en recuerdo de la gesta. En España las incidencias del vuelo se siguieron con enorme expectación, siendo el éxito final entusiásticamente celebrado. Incluso el Directorio concedió una amnistía para conmemorarlo. El Rey en persona acudió a Palos de Moguer para recibir a los triunfadores, que efectuaron el viaje de regreso a bordo del crucero "Buenos Aires".

1926

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora 2-8-0, serie 4400, entregada en 1927 a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

De un diario bonaerense, *La Nación*, del 12 de febrero de 1926, era el comentario siguiente: "Todas las naciones se atribuyen la paternidad del "Plus Ultra"; de los motores, de la construcción, de las alas. Pero ninguna puede reclamar lo único que ha sido esencial. La idea que logró la empresa la concibió la mente española. La han sentido corazones españoles y la ha realizado el corazón español". Y así era realmente.

Cambios en el Consejo al fallecer su Presidente, Ernesto Tous.

En marzo de 1926 fallecía Ernesto Tous y Repetti. Con él se extinguió una de las figuras más representativas de "La Maquinista", ya que a su cualidad de descendiente directo de uno de los fundadores, Tous y Mirapeix, unía la de haber desempeñado el cargo de Director durante cuarenta años y el de Presidente del Consejo de Administración desde que la Sociedad fué ampliada en 1917. Las demostraciones de pésame que de todas partes se recibieron mostraron hasta qué punto la personalidad del finado era considerada y estimada. Asumió ahora la presidencia el Conde de Torroella de Montgrí, siendo designado Vicepresidente Carlos Maristany. La vacante de Vocal del Consejo fué cubierta por José M.ª Cornet Enrich, Subdirector de la Sociedad. En marzo de 1927 se cubrió por Eduardo Pujol Xicoy, representante de la Casa Krupp, la vacante dejada por Roig y Bergadá.

Legislación sobre el trabajo.

Mientras tanto, la Dirección General del Trabajo continuaba aplicando disposiciones en beneficio de los obreros. Las disposiciones se exteriorizaban principalmente en el decreto ley de 26 de julio de 1926 — en que se dictaban las normas que deberían regular el salario mínimo — y en el *Código de Trabajo*, publicado en agosto del mismo año.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El programa de construcciones navales que tenía en proyecto el Gobierno se concretaba — según Pemartín — en un real decreto de 13 de julio de 1926 que establecía la construcción de tres cruceros tipo "Washington", de 10.000 toneladas — presupuestados en 268.500.000 pesetas —; tres cazatorpederos tipo "Churruca" — cuyo presupuesto sumaba 49.000.000 de pesetas —; doce sumergibles tipo "C" — cuyo coste se cifraba en 144.000.000 de pesetas —; dos buques tanques de petróleo, de 6.000 a 7.000 toneladas — que costarían 11.000.000 de pesetas —, y tres buques de vigilancia de 250 toneladas, cuyo coste total ascendería a 3.900.000 pesetas.

Construcciones navales en proyecto.

Los siete grandes establecimientos de la "Sociedad Española de Construcción Naval" se preparaban ya. Por entonces, la marina mercante nacional contaba con un total de 1.759 barcos que sumaban 1.254.652 toneladas, ocupando en el mundo el décimo lugar.

El propósito del Gobierno, dado a conocer a principios de 1926, de adquirir 250 locomotoras, 9.000 furgones y 300 coches y la aprobación, poco después, de un plan de obras públicas con un presupuesto de más de 3.500 millones de pesetas, estimularon grandemente a los constructores. Redobló "La Maquinista" su actividad y consiguió entregar en aquel año de 1926 doble número de locomotoras que en cada uno de los dos anteriores. Se integraban en esta producción, ya tan notable, máquinas de los tipos "1.600" y "1.400", para M. Z. A.; locomotoras-ténder para el Ferrocarril de Olot a Gerona; locomotoras para los Ferrocarriles Andaluces, y las diez del tipo "1.400", "2-8-0", de 8 ruedas acopladas de 1'560 m. de diámetro, encargadas por la Compañía del Norte.

Trabajo en los talleres de "La Maquinista".

El 17 de abril de 1927, uno de los técnicos más antiguos de "La Maquinista", Antonio Genescá Corominas, primer Maquinista Naval Mercante, con el título n.° 1 de los expedidos por el Gobierno en el año 1878, era objeto de un homenaje por la "Sociedad Española de Maquinistas Navales", que le nombró Socio de Honor. Bien merecido lo tenía, ya que era uno de los mecánicos más ilustres de España. Al servicio de "La Maquinista" demostró su pericia en el montaje de toda la maquinaria construída por ésta con destino a los buques de la primera escuadra botada a fines del pasado siglo. Cuando obtuvo el título de Maquinista Naval en España, el primero otorgado, esta profesión estaba aún en manos de los ingleses. De raza le venía a Genescá su familiaridad con la máquina de vapor, pues ya su padre había sido el primer

El Maquinista Naval Mercante múmero 1 de España.

1927

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

maquinista español que condujo el ferrocarril de Barcelona a Mataró. En el acto que se le dedicó — presidido por el Comandante de Marina y otras ilustres personalidades —, el Subdirector de "La Maquinista" y a la sazón Presidente, además, de la Real Academia de Ciencias, Serrat, tributó el debido testimonio de la gratitud de la Empresa a tan ejemplar colaborador.

Las obras del Ensanche barcelonés.

Ante la proximidad de la futura Exposición Internacional, la Comisión Especial de Ensanche procuraba que Barcelona mejorara su urbanización precaria con el fin de que pudiese mostrarse a los ojos de los visitantes en toda su grandeza. Se dotaba a las calles de alumbrado por gas y electricidad mejorando las instalaciones, se completaba el alcantarillado y la pavimentación; se construían parques y jardines, se plantaba arbolado, se procedía al derribo de barracas, se reformaban, limpiaban y rectificaban diversas calles, abriendo otras nuevas.

Con el propósito de suprimir los pasos a nivel, se construían los puentes de las calles de Marina y Almogávares. Se realizaba la avenida de Primo de Rivera — en diagonal entre la Sagrada Familia y el hospital de San Pablo —, y la del Marqués de la Argentera — antiguo paseo de la Aduana — frente a la Estación de M. Z. A. El remate superior del paseo de San Juan, en comunicación con la Travesera. La calle de Espronceda, vía de enlace entre la carretera de Ribas y la de Mataró. La avenida de Martínez Anido, otra gran vía de enlace con Horta, desde la calle del Arzobispo Padre Claret al paseo de Maragall. Se proyectaba, además, la prolongación de la calle de Cortes hasta Hospitalet.

Para llevar a cabo estas obras y otras varias a realizar para 1929, los presupuestos ordinarios eran insuficientes. Se hacía necesario, pues, un empréstito de 55 millones de pesetas que fué aprobado el 2 de julio de 1927 por el Ayuntamiento, autorizando la emisión de 110.000 acciones de 500 pesetas cada una. Era éste el cuarto empréstito destinado al Ensanche.

Los resultados de los anteriores y las realizaciones efectuadas estaban a la vista de todos. Alfonso XIII, el 2 de noviembre de 1927, autorizaba la apertura al público de la plaza de Cataluña reformada, cuya urbanización definitiva fué completada en 1928.

Emisión de obligaciones en 1927.

Crecientes necesidades de tesorería determinadas por el volumen que habían ido adquiriendo las actividades de "La Maquinista", habían motivado ya que el préstamo de seis millones de pesetas que en su día recibiera del Banco de Crédito Industrial tuviera que ser ampliado a

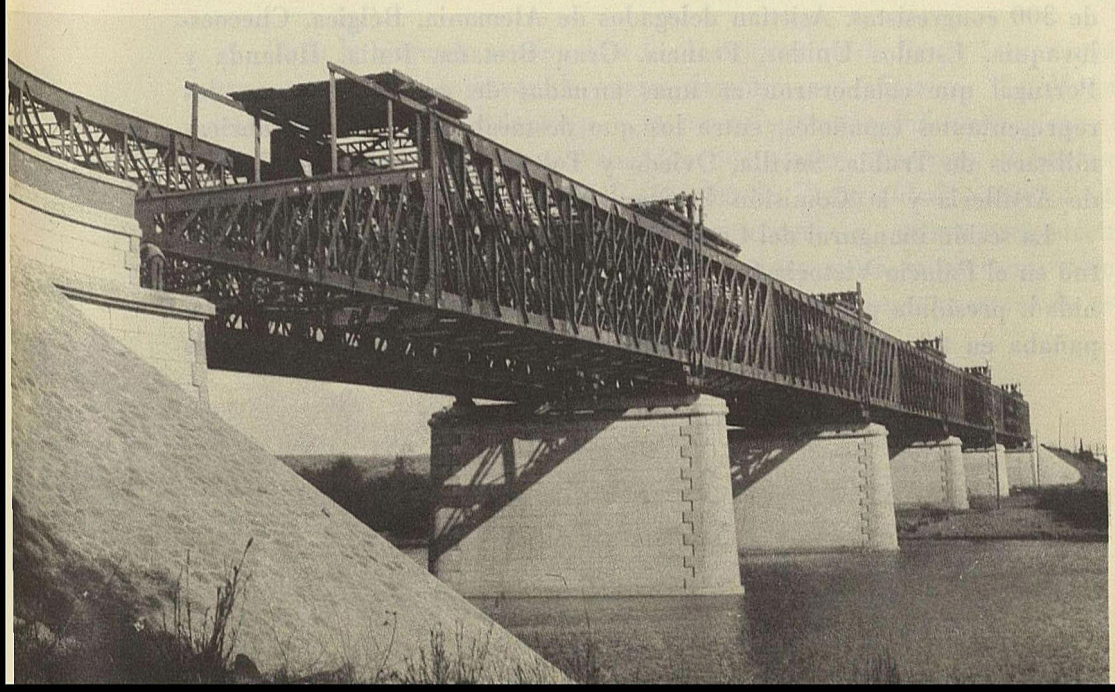
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

nueve millones. Pero este recurso no bastó para lograr una marcha económica sin preocupaciones porque la Sociedad carecía de un auténtico capital de maniobra, ya que tenía inmovilizado casi íntegramente el aportado por las nuevas acciones, invertido en terrenos, edificios, maquinaria e instalaciones. Consideraba, por tanto, la Comisión Delegada, que había llegado el momento de cancelar la deuda flotante y de normalizar la situación financiera mediante un empréstito público. El correspondiente proyecto fué sometido a la aprobación de la Junta General extraordinaria que se celebró el 29 de noviembre de 1927 y en la que se acordó la creación de 40.000 obligaciones al seis por ciento, libres de impuestos, amortizables en 30 años. La emisión se limitaba de momento a 25.000 títulos, cuya suscripción era totalmente cubierta en el mismo día de ser anunciada, el 7 de diciembre. Con su producto se reintegraba la parte utilizada hasta el momento — 7.150.000 pesetas — del préstamo del Banco de Crédito Industrial, sobrando margen suficiente para un más holgado movimiento de tesorería, aparte de la reserva de seguridad que suponían los títulos que se dejaban en cartera.

Producción en gran escala de locomotoras: un record.

"La Maquinista" alcanzaba en 1927 su hazaña máxima, no superada antes ni después. Salieron dicho año de sus talleres hasta 76 locomotoras, más de seis por mes, tanto de los antiguos modelos "1.400", "1.600" y "1.700" M. Z. A., como del nuevo tipo "Montaña", para el Norte, así como de la serie "4.400" para Andaluces. ¡Cuál no sería el meritorio trabajo desarrollado por la industria española, cuando el Consejo Superior de Ferrocarriles acordaba conceder un premio de 75.000 pesetas, a repartir por partes iguales entre las tres empresas "Babcock & Wilcox", "Euskalduna" y "Maquinista", constructoras de las primeras locomotoras tipo "Montaña", números 4.607 a 4.626! Y aun con tal número

Lanzado del puente sobre el Guadalquivir en Lora del Río (1927)



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de máquinas entregadas no había quedado totalmente absorbida la capacidad de trabajo de "La Maquinista", que durante aquel mismo año suministró gran número de placas giratorias para la Junta de Obras del Puerto de Barcelona y para la Compañía de M. Z. A. y simultaneaba estas actividades con la construcción de puentes importantes, como el que tendió sobre el río Guadalquivir en Lora del Río, y sobre el Guadiana, ambos en líneas de la Compañía de M. Z. A.

Protección gubernamental a las industrias.

1928

Según decretos de 9 de abril de 1927 y de 31 de marzo de 1928, se podían conceder a las fábricas clasificadas como *nacionales*, los siguientes auxilios: 1) Exención de impuestos de Derechos Reales y del Timbre para los actos de constitución, ampliación, refundición o transformación de las mismas y de su capital. 2) Reducción en un cincuenta por ciento, durante el plazo de cinco años — ampliables a ocho —, de todos los tributos directos sobre la industria y sus utilidades. 3) Exención de derechos arancelarios de importación de la maquinaria especial nueva o patentada que no se fabricase en el país, siempre que dicha maquinaria se consagrara a la creación o ampliación de las industrias protegibles. 4) Prioridad para concurrir a los concursos oficiales. 5) Concesión de una garantía de interés, por la Caja creada al efecto, que no podría rebasar el cinco por ciento del capital, completamente desembolsado.

El Primer Congreso de Fundición en España.

Por elementos barceloneses de la industria de la fundición del hierro y del acero, encuadrados en la Unión Industrial Metalúrgica, y con la cooperación de las Asociaciones Patronales de Bilbao, Córdoba, Gijón, Madrid, San Sebastián, Sevilla, Valencia y Zaragoza, se había conseguido la organización de un Congreso Internacional de Fundición que se celebró en Barcelona del 11 al 14 de abril de 1928. Con una nutrida participación de diversas casas nacionales y extranjeras reunía a más de 300 congresistas. Asistían delegados de Alemania, Bélgica, Checoeslovaquia, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Holanda y Portugal que colaboraron en unas jornadas de gran interés con los representantes españoles, entre los que destacaban los de las fábricas militares de Trubia, Sevilla, Oviedo y Toledo, el Laboratorio Central de Artillería y la Comisión Permanente para ensayos de materiales.

La sesión inaugural del Congreso y Exposición de Fundición se efectuó en el Palacio Victoria Eugenia, de Montjuich, y revistió gran solemnidad, presidida por el Capitán general Emilio Barrera, a quien acompañaba en tal ocasión el Gobernador, Milans del Bosch, y las demás

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

autoridades locales y provinciales, entidades económicas, representaciones consulares, y el Comité organizador compuesto por los más reputados industriales del ramo, Joaquín de Miquel, Cañameras, Más Bagá, Lafite, Balcells, Alsina y Pla, etc. Por "La Maquinista" figuraba el prestigioso técnico Serrat y Bonastre, autor además de una notable ponencia titulada *Ensayo teórico sobre la relación entre las resistencias a la tracción y a la flexión, de las probetas de hierro colado*, que fué quien pronunció el discurso inaugural. Hizo resaltar la importancia del Congreso, el primero de este carácter que se celebraba en España, que venía a continuar la labor iniciada en los primeros Congresos reunidos por las Asociaciones Técnicas de Fundición.

La sesión de clausura se desarrolló el día 15 de abril, bajo la presidencia del propio Serrat y Bonastre, disolviéndose esta concentración de fundidores de Europa y América, no sin que los congresistas hubiesen visitado los más importantes talleres barceloneses de la especialidad: los de la "Hispano Suiza" y los de "La Maquinista".

Aranceles no promulgados.

Los derechos señalados en los Aranceles de 1922 precisaban de modificaciones y aumentos. Se sentía desde 1927 la necesidad de esa reforma. En 1928, convencido de ella, el Gobierno ordenó al Consejo Nacional de Economía que se ocupara del asunto. Los estudios que realizó ese Consejo condujeron a un nuevo proyecto de Aranceles que modificaba los adeudos de las partidas que no estaban suficientemente protegidas.

Pero, la presión ejercida sobre el Gobierno por diversos países, que vieron peligrar el mercado español para sus industrias, debió ser de importancia ya que el Gobierno no se atrevió a promulgar los nuevos Aranceles, que quedaron sepultados en el olvido ante el temor de que motivaran conflictos con otras naciones.

Electrificaciones ferroviarias e inauguración de nuevas líneas.

Dada la marcada tendencia a la electrificación de líneas ferroviarias, que se traslucía a través de varias disposiciones oficiales, "La Maquinista" se dispuso a adaptarse a la nueva situación iniciando gestiones para llegar a un convenio con las Sociedades "Siemens Schuckert-Industria Eléctrica" y "A. E. G. Ibérica de Electricidad", para abastecer a los ferrocarriles españoles de locomotoras y automotores eléctricos, con el propósito de construir, momentáneamente, la parte mecánica, y aquellas entidades, poseedoras de las más importantes patentes de este ramo, la parte eléctrica de dichas máquinas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



La Estación de Francia, de Barcelona, en vías de construcción, a mediados de 1928

A principios de 1928 la "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte" había hecho un importante pedido de material eléctrico a una casa inglesa, con destino a sus líneas de Barcelona a Manresa y de Barcelona a San Juan de las Abadesas.

Eran ya varias las líneas electrificadas y muchas más las comprendidas en el proyecto que estudiaba el Gobierno, ya que no transcurrió mucho tiempo sin que el ministro de Fomento anunciara la electrificación de 1.000 kilómetros de líneas de ferrocarril hasta entonces servidas por locomotoras de vapor. En agosto de 1928 convocó un concurso que iba mucho más allá de las previsiones anunciadas, pues eran de 2.500 a 3.000 los kilómetros de línea a que se refería la licitación.

El 11 de julio se inauguraba el Ferrocarril de Canfranc. Y pocos días después la línea de Zaragoza a Pau que pasa por el túnel de Canfranc. Al acto inaugural asistió el rey Alfonso XIII y el presidente de la República francesa.

En noviembre, la Compañía Nacional de Ferrocarriles del Oeste de España, creada poco antes, se hizo cargo de todas las líneas que venía

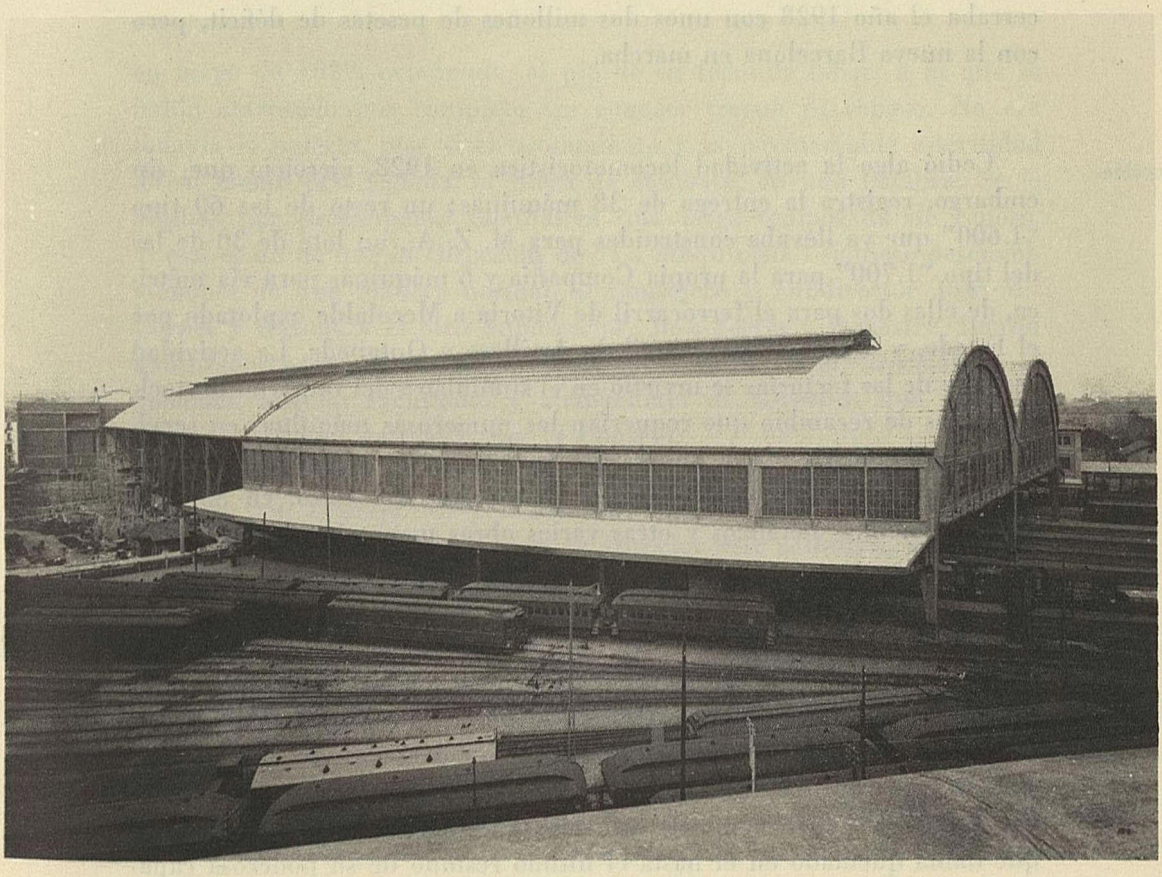
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

explotando la denominada de Madrid a Cáceres y Portugal. También se entregaron a la nueva Compañía las líneas de Ávila a Salamanca y de Betanzos al Ferrol, hasta entonces pertenecientes al Estado.

La urbanización barcelonesa.

Proseguían, mientras tanto, a ritmo acelerado la urbanización barcelonesa y los trabajos de la Exposición. Esta actividad motivó, sin embargo, la llegada de numerosos obreros del sudeste peninsular que, al concluir en 1929 las obras, se hallaron sin trabajo y pasaron en gran parte a engrosar las filas de la F. A. I. — Federación Anarquista Ibérica.

A fines de 1928, quedaba prolongada la calle de Cortes en dirección a Hospitalet de Llobregat. Cuatro hileras de árboles bordeaban la calzada, rodeada de campos. Desde la plaza de España, cuya urbanización se estaba concluyendo también, sólo se veían campos y más campos y,



Exterior de la misma Estación en idéntico momento, que muestra la singular disposición de su planta

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de cuando en cuando, unas chimeneas altas humeando. Hasta entonces, los aeródromos habían estado incomunicados con la urbe de tal modo, que se decía que el viajero debía emplear la mitad del tiempo que había necesitado para trasladarse de Madrid a Barcelona, en llegar a la ciudad por la carretera de la Bordeta.

Con la gran vía de Ronda, que debía llegar hasta la plaza de la Fortuna de Sans, esta barriada quedaba en comunicación con Sarriá. Las barriadas de las Huertas de San Beltrán, Pueblo Seco y França Xica — limitadas por el paseo de Colón, Marqués del Duero, Cortes y falda de Montjuich — vieron la apertura de varias calles y el proyecto del paseo ascendente de Montjuich.

Desaparecidos los viejos encantes, se abría la avenida de Milans del Bosch, nombre que tomaba la antigua calle de Cruz Cubierta que, ampliada y rectificada, conducía hasta los terrenos de la Exposición. Con estas y otras obras en ejecución y en proyecto — como la reforma y embellecimiento de la Puerta de la Paz y del barrio de Atarazanas — cerraba el año 1928 con unos dos millones de pesetas de déficit, pero con la nueva Barcelona en marcha.

Más producción.

Cedió algo la actividad locomotorística en 1928, ejercicio que, sin embargo, registra la entrega de 38 máquinas; un resto de las 60 tipo "1.600" que ya llevaba construídas para M. Z. A., un lote de 30 de las del tipo "1.700" para la propia Compañía y 6 máquinas para vía métrica, de ellas dos para el ferrocarril de Vitoria a Mecolalde explotado por el Estado, y 4 para el ferrocarril de Astillero a Ontaneda. La actividad restante de las factorías se invirtió en el suministro del importante stock de piezas de recambio que requerían las numerosas máquinas en servicio. Y aun construyó una importante instalación de compuertas para la central hidroeléctrica de la Electro Metalúrgica del Ebro, en Sástago, algunos puentes metálicos y otras varias obras menos importantes.

Cambios en la Dirección. El engrandecimiento de "La Maquinista" causa una víctima: su Director.

El formidable grado de expansión alcanzado por "La Maquinista", la intensa actividad de que había dado prueba y la solución de los múltiples problemas que había planteado el desarrollo del plan de ampliación trazado en 1917, habían obligado a un derroche de energías sin cuento y a un ritmo de trabajo cercano al frenesí. Fernando Junoy Vernet había sido el alma de este movimiento acelerado y el hombre que había quemado en él hasta el último residuo de su poderosa capacidad creadora. Pero como el esfuerzo humano tiene sus límites, cayó,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Urbanizada la Plaza de Cataluña, se preparaba a cobrar su nueva fisonomía a finales de 1928, cerca ya de la inauguración de la Exposición Internacional, colocando en sus pedestales las estatuas que la adornan

en mayo de 1929, extenuado, al pie de su fecunda labor, a la que se había entregado por completo sin conocer tregua ni reposo. No era todavía la muerte, mas sí el agotamiento y la irremediable esterilidad de su mente privilegiada, el fuera de combate, en una palabra. Se le impuso por prescripción facultativa una larga temporada de reposo. Y con el fin de que la Dirección de "La Maquinista" siguiese desenvolviéndose de una manera normal, el Consejero y Subdirector José M.ª Cornet y Enrich, y el otro Subdirector, José Serrat y Bonastre, fueron habilitados para que interinamente se encargaran de la dirección de la Sociedad con las facultades y atribuciones de Director, que expresamente les fueron delegadas por el Consejo.

Poco tiempo antes había sido creada por el Directorio Militar la Medalla del Trabajo. El personal de "La Maquinista", en un rasgo fervoroso y unánime, pidió para su Director este galardón, que le fué concedido por real orden del ministerio de Trabajo y Previsión, publicada en la *Gaceta* del 4 de abril de 1930.

Las Exposiciones de Barcelona y de Sevilla.

Desde hacía años, casi lustros, existía la idea de celebrar una gran exposición en terrenos del Parque de Montjuich. Como se recordará, en 1913 un grupo de industriales electricistas concibió el proyecto de organizar un certamen local de artículos del ramo. Luego, y por intervención del Ayuntamiento, la empresa cobró mayores vuelos y se pensó convertir la proyectada exposición local en una futura exposición gene-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ral española e internacional de Industrias Eléctricas. Más tarde, el Estado patrocinaba la idea y concedía una subvención de diez millones de pesetas, merced a la cual pudieron adquirir gran impulso las obras preliminares. A pesar de ello, las circunstancias económicas derivadas de la primera guerra europea, impidieron que el certamen se celebra-



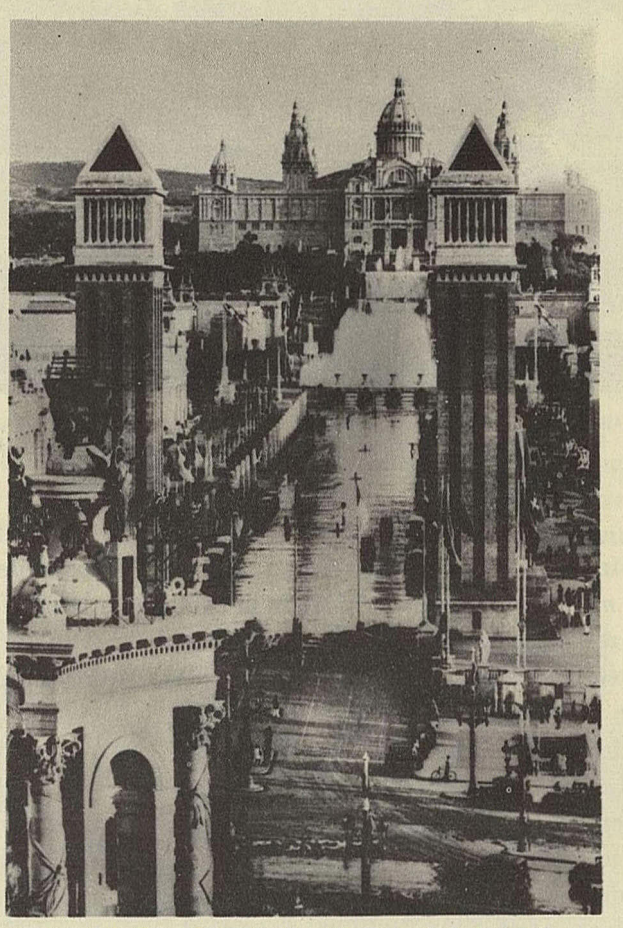
Cartel anunciador de la Exposición Internacional de Barcelona (1929)

ra en 1917 como estaba previsto, sufriendo el plan un nuevo estancamiento, hasta que en 1923 y a manera de ensayo organizóse una Exposición monográfica con la denominación de Exposición Internacional del Mueble y Decoración de Interiores. En tal fecha, el cambio ocurrido en el régimen político de España motivó que se revisara el plan de la Exposición. Así se hizo, fijándolo definitivamente referido a tres

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

secciones: un núcleo industrial de carácter internacional integrado por doce palacios, otro de deportes y el tercero denominado "El Arte en España".

El presupuesto de ejecución importaba 140.000.000 de pesetas, y comprendía la construcción en la montaña de Montjuich de varios pala-

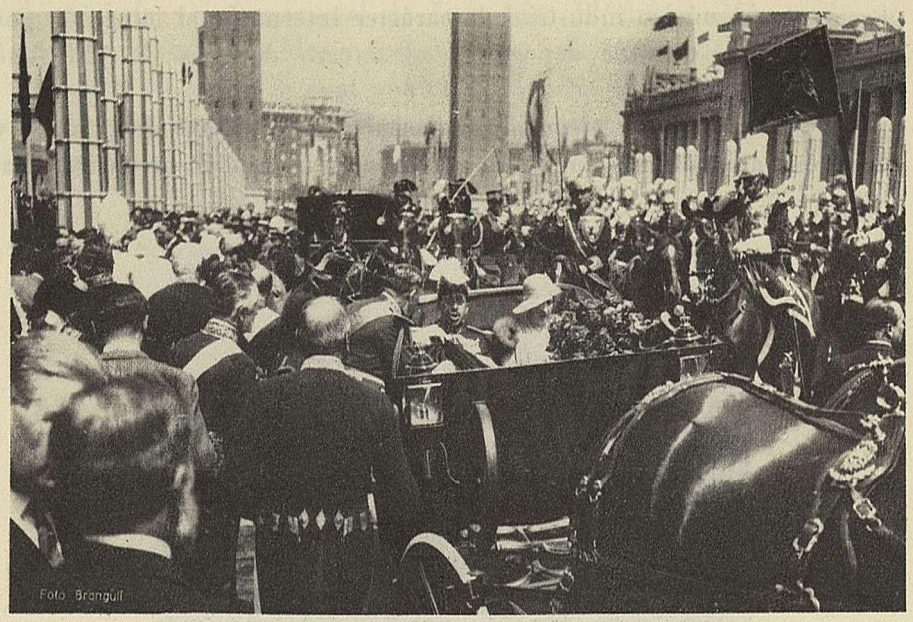


Avenida de la Reina María Cristina, del recinto de la Exposición, con el Palacio Nacional al fondo

cios y edificios auxiliares, un Estadio de Deportes para 80.000 personas, hoteles, restaurantes, urbanización de la plaza de España, etc., lo que haría de esta Exposición la más importante de las organizadas en el mundo después de la primera gran guerra.

El perímetro de la ciudad de Barcelona se calculaba entonces en setenta y tres kilómetros. Contaba con varias líneas de autobuses, más

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



SS. MM. Don Alfonso XIII y Doña Victoria Eugenia se dirigen por la Avenida de la Reina María Cristina a inaugurar la Exposición Internacional de Barcelona, el 19 de mayo de 1929

de sesenta líneas de tranvías eléctricos y con tres ferrocarriles metropolitanos — o *metros* — que comunicaban el centro con la periferia. Como tal podía considerarse el tren de Sarriá que, desde el 4 de abril de 1929, quedó convertido en subterráneo desde la plaza de Cataluña hasta el apeadero de Muntaner permitiendo la urbanización de la calle de Balmes libre de railes. Unos 40.000 automóviles circulaban ya por las calles de la ciudad.

Pues bien, el recinto de la Exposición abarcaba una superficie de unas 200 hectáreas. Las edificaciones representaban 260.471 metros cuadrados, dedicándose a jardines 310.680 metros cuadrados y a paseos, veredas y plazas otros 611.578 metros cuadrados.

1929 La inauguración del magno certamen, en 19 de mayo de 1929, fué un acontecimiento que despertó la admiración mundial por la riqueza y originalidad de sus instalaciones. Concurrieron oficialmente catorce naciones europeas — Alemania, Austria, Bélgica, Checoeslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Hungría, Italia, Noruega, Rumania, Suecia, Suiza y Yugoeslavia. Y participaron en ella, aunque no con carácter oficial, los Estados Unidos, Gran Bretaña, Holanda, Japón, Portugal y varios países orientales. En más de 150.000 se calculaban los extranjeros que acudieron a la ciudad para presenciar el acto

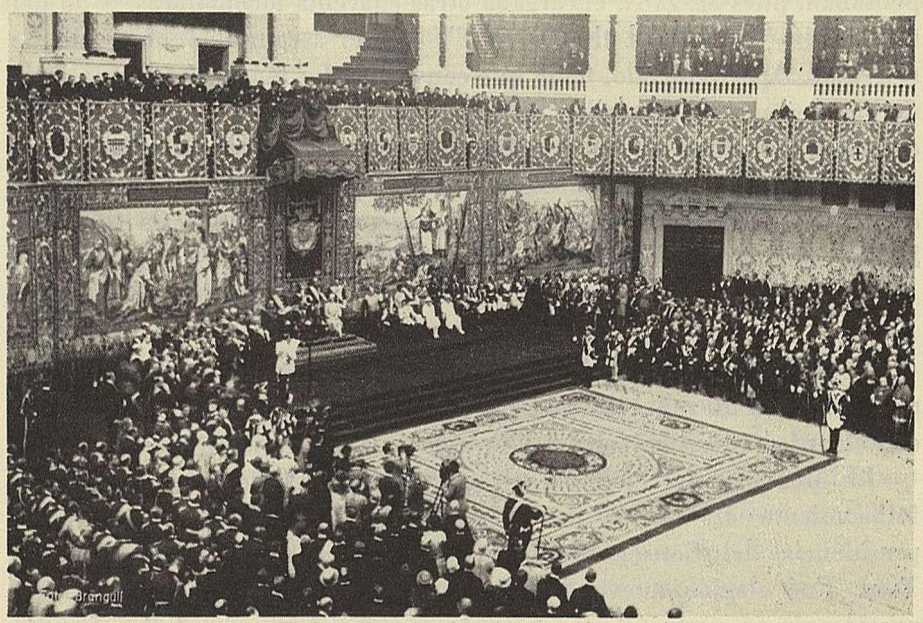
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

y en un solo día llegaron a despacharse 250.000 billetes para entrar en el recinto.

En el Palacio de Transportes y Comunicaciones, que ofrecía un brillantísimo aspecto por la cantidad y calidad de los productos que se exhibían, encontrábase, en contraste impresionante, la primera locomotora de vapor construída en España junto a las más modernas, entre las que aparecía una "1.700" de "La Maquinista".

En conjunto, el material ferroviario que se exponía y que ocupaba un stand grandioso, era un lote de la máxima calidad. Aparte de las locomotoras citadas ya, que presentaba la Compañía de M. Z. A., la de los Caminos de Hierro del Norte exhibía también varias muestras de su material tractor, entre las que figuraban dos locomotoras eléctricas, un automotor y una locomotora de vapor del tipo "4.600". Hubo que resolver el difícil problema que representaba el traslado de estas unidades desde las vías del puerto a su emplazamiento en el Palacio de Transportes, lo que se consiguió mediante el tendido de una vía provisional a lo largo de la calle del Marqués del Duero, que unía directamente el puerto con la Exposición.

Casi al mismo tiempo que la de Barcelona se había inaugurado — el 9 de mayo — la Exposición Ibero-Americana de Sevilla, que constituyó una magnífica demostración de la riqueza agrícola, industrial y comer-



SS. MM. inauguran en el Salón de Actos del Palacio Nacional la Exposición Internacional en una solemnísima ceremonia de inolvidable recuerdo

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cial de las 22 naciones participantes. "La Maquinista" tuvo en ella un pabellón especial, metálico, en el que se exhibió como en la de Barcelona, una locomotora del tipo "1.700".

En lo concerniente al interés nacional, esta Exposición señaló un momento propicio para destacar la posición de España en orden a sus relaciones con los países concurrentes y de modo especial con las repúblicas sudamericanas de origen hispánico.

El ejercicio de "La Maquinista".

Durante el transcurso de 1929 la producción de "La Maquinista" corrió parejas con la del año anterior, pues sumaron 42 las locomotoras entregadas: diez de la serie "1.700", treinta de la serie "1.400" para M. Z. A. y dos para vía de un metro destinadas a la entidad Minas y Ferrocarril de Utrillas. Había emprendido también la explotación de una patente alemana de la Casa Joseph Vögele para puentes articulados, que podía aplicarse no sólo para los de nueva construcción sino incluso en casos en que conviniese el alargamiento de otros ya existentes. El sistema tuvo tanta aceptación que "La Maquinista" llevó a cabo, ya en el propio año de 1929, varios alargamientos de esta clase, al mismo tiempo que construía otros puentes de 23 metros de diámetro con el nuevo sistema.

Con ser mucho el trabajo realizado, los pedidos recibidos lo compensaban, pues M. Z. A. encargaba otras cuarenta locomotoras — 30 del tipo "1.400" y 10 del tipo "1.700" —, que aseguraban otro año de actividad. Aparte de ello, tenía que construir "La Maquinista" una serie de puentes con destino a la Compañía del Norte, para su línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas, además de un puente basculante sobre el Guadalquivir en la Vega de Triana y una esclusa para el Canal de Alfonso XIII, estos dos últimos encargos para la Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla.

Nuevas alteraciones en el Consejo.

A instancias de la Sociedad, el antiguo Consejero José Roig y Bergadá quedó al fin rehabilitado para reintegrarse a su cargo, efectuándolo con el unánime beneplácito del Consejo y de la Junta General.

La Memoria del ejercicio recogía el pesar de la Sociedad por el fallecimiento del Conde de Torroella de Montgrí, que ocupaba la presidencia del Consejo desde la muerte de su antecesor, Ernesto Tous. Fué elegido nuevo Presidente Carlos Maristany. Para la vicepresidencia que este último venía desempeñando, se nombró a Ignacio Coll Portabella.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Puente "Ter", inaugurado sobre el río de este nombre el 7 de junio de 1929

Obra económica de la Dictadura.

Bajo el Gobierno de la Dictadura había vivido España una era de tranquilidad. Y aun de euforia económica en ciertos momentos.

Calvo Sotelo, desde su incorporación al Gobierno en la segunda etapa de la Dictadura — la llamada Dictadura civil que sucedió al primer Directorio Militar — llevó a cabo una labor inteligente y efectiva, calificada por uno de sus biógrafos — Aurelio Joaniquet — como "la obra hacendística, financiera y crediticia de mayor alcance que se conoce en los fastos españoles". Reformó la Ley de Utilidades de la riqueza mobiliaria, la contribución industrial y la territorial. Sustituyó el Libro de ventas de los comerciantes a los efectos tributarios. Dictó el Reglamento de las Bolsas, el Estatuto de Recaudación y el de Clases Pasivas. Modificó el impuesto de Derechos reales y dió al Banco de Crédito Industrial la nueva modalidad de ampliar a las operaciones comerciales la acción hasta entonces ejercida sólo para las de industria. Creó el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Banco de Comercio Exterior y reformó el de Crédito Local. Ajustó el Comité de Moneda Extranjera y realizó, en fin, ímproba labor en beneficio internacional de la peseta. Luchando denodadamente contra los intereses extranjeros en juego, consiguió para el país el Monopolio de Petróleos. Los ingresos del erario público se incrementaron extraordinariamente durante su etapa ministerial. Pero paralelamente a este aumento de recaudación, se produjo una elevación enorme en el volumen de los gastos. Bajo proyecto del ministro de Fomento, Conde de Guadalhorce, se puso en marcha un vasto plan de reconstrucción nacional, que comprendía obras hidráulicas, carreteras, puertos, repoblación forestal y, en el sector de ferrocarriles, una serie de nuevas líneas, además de las subvenciones o anticipos que comportaba el régimen ferroviario vigente. Lo desmesurado de estos gastos trajo como consecuencia una depresión de las finanzas del Estado, acarreando el retraimiento del capital, impresionado además por la inestabilidad política de los últimos tiempos de la Dictadura, visiblemente desgastada en la pugna con vastos sectores de opinión y ya vacilante frente a la situación económica, el acoso de los políticos y el pleito con los estudiantes, cuyas incidencias se ventilaban en plena calle.

Alfonso XIII en "La Maquinista".

1930

Los primeros días de 1930, Alfonso XIII se hallaba en Barcelona con motivo de la clausura de la Exposición Internacional que de hecho quedaba abierta todavía algunos meses más. La tarde del día 14 de enero, vigilia de la ceremonia de clausura, dedicóla a visitar los talleres de construcción de locomotoras que "La Maquinista" posee en San Andrés.

Partió el monarca del Palacio de Pedralbes, dirigiéndose en automóvil a San Andrés acompañado de su ayudante Uzquino, del Duque de Miranda y del Gobernador civil general Milans del Bosch. En el trayecto de la calle de San Andrés y carretera de Mataró, presenció su paso un numeroso gentío.

En la puerta de los talleres fué recibido por el Capitán general, general Barrera; el presidente de la Diputación, Conde del Montseny y el alcalde, Barón de Viver. Y por el alto personal de la casa: Carlos Maristany, Presidente del Consejo de Administración; directores Cornet y Serrat; subdirector Sant; los consejeros Mateu, Pujol y Coll; los ingenieros Junoy y Reyes; el subdirector de M. Z. A., Arillaga; los jefes de talleres Benito, Leck, Martí y numeroso público.

Carlos Maristany saludó al monarca. Después Cornet le fué guiando por los talleres. Empezó la visita por la sección de tornos. Luego se pasó

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

a las de fresas, rodaje, calderería y montaje. En los talleres de montaje Alfonso XIII pudo contemplar varias locomotoras terminadas para la Compañía de M. Z. A. y presenció la delicada y curiosa operación — realizada en veinte minutos — de montar un bastidor de locomotora sobre las ruedas, y de una caldera sobre este bastidor.

S. M. examinó después la complicada báscula que se utiliza para determinar el peso que soporta cada eje de la locomotora. Para presenciar esta operación el Rey bajó al foso acompañado de un obrero especialista. Concluída la visita, se le ofrecieron pastas y champán, regresando a Pedralbes sumamente complacido.

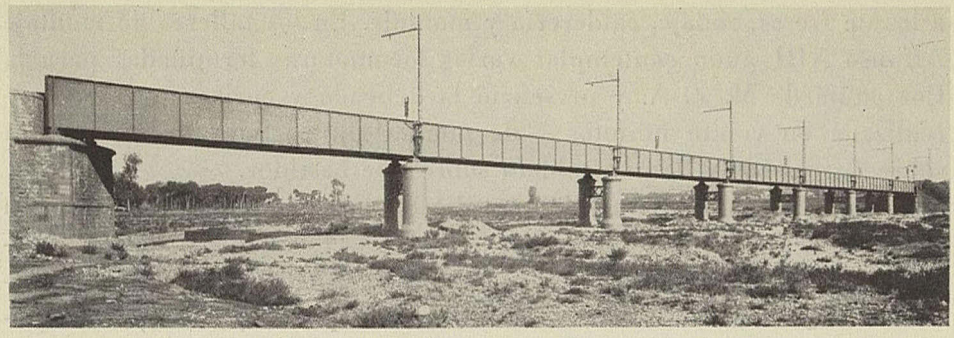
Caída de la Dictadura y formación del Gobierno Berenguer.

Habían sido inútiles los últimos recursos — intervención en los cambios, proyecto de instauración del patrón oro — puestos en práctica por el ministro de Hacienda para normalizar la situación económica. La tendencia bajista de los valores y de la moneda y otras dificultades de varios órdenes que habían repercutido ya en la crisis industrial y en un aumento y mayor exteriorización del paro obrero — amén de las penosas gestiones para liquidar los compromisos contraídos en las Exposiciones de Barcelona y Sevilla —, produjeron disensiones en el seno del Gobierno, motivando que Calvo Sotelo plantease su dimisión, hecha pública en la *Gaceta* del 20 de enero de 1930.

Por otra parte, pocos días después, el domingo 26, aparecía en la prensa una nota oficiosa en la que el Dictador "autoriza o incita" a los

Puente sobre el río Fluviá, inaugurado el 28 de octubre de 1929





Puente "Congost número 1", sobre la riera del mismo nombre (1930)

diez Capitanes generales, Jefe superior de las fuerzas de Marruecos, Capitanes generales de los Departamentos Marítimos y Directores de Institutos Armados, a que le manifestaran — ya que la Dictadura advino por la proclamación de los militares — si seguía mereciendo la confianza del Ejército y de la Armada. "Si le falta — decía —, a los cinco minutos de saberlo, los poderes de jefe de la Dictadura y del Gobierno serán devueltos a Su Majestad el Rey, ya que de éste los recibió haciéndose intérprete de la voluntad de aquéllos."

La insólita consulta, que causó enorme revuelo y que no faltó quien la interpretara como intento de un nuevo golpe de Estado, sembró el desconcierto entre los propios componentes del Gobierno. Primo de Rivera presentó al Rey la dimisión total el día 29. Seguidamente, el general Berenguer fué encargado por Alfonso XIII de formar Gobierno, lo que consiguió tras no pocas y laboriosas gestiones, el día 30, en que se hizo pública la lista de sus componentes. Bajo la presidencia del general Berenguer, ocupó la cartera de Hacienda Argüelles; la de Marina, el Almirante Carvía; la de Fomento, Matos; la de Trabajo, el Marqués de Guad-el-Jelú, y la de Economía, Wais.

De momento no se proveyó la cartera de Estado que, poco después, era confiada al Duque de Alba, nombrándose a Tormo para Instrucción Pública.

El nuevo Gabinete, de matiz conservador, que tenía por misión principal "restablecer la normalidad jurídica y reintegrar el país a la plenitud de su vida constitucional mediante la convocatoria y reunión de unas Cortes elegidas por sufragio universal", fué en general favorablemente acogido.

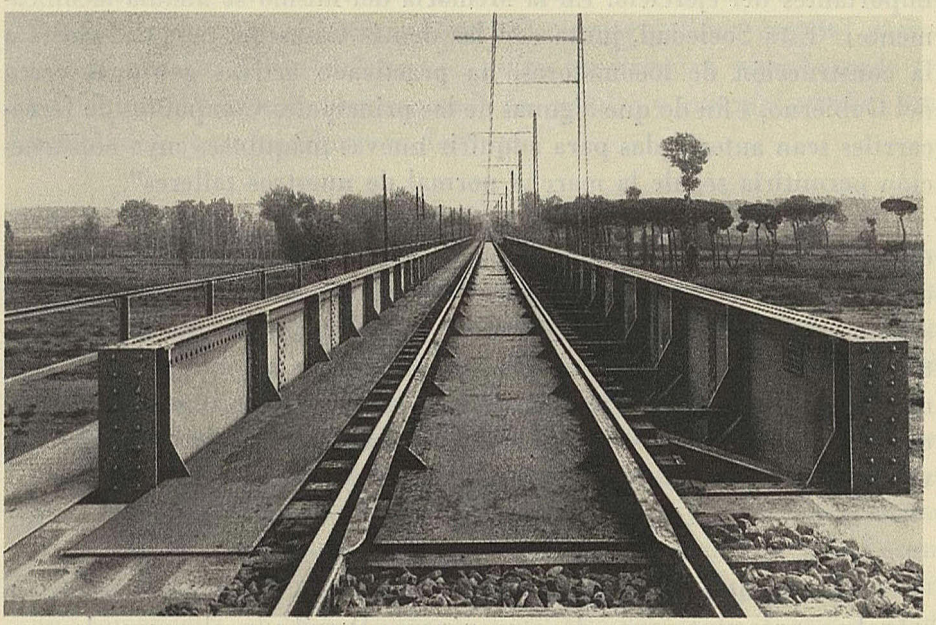
Mientras tanto, Primo de Rivera, el presidente dimisionario, había solicitado y obtenido autorización para pasar una temporada en París.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Pero allí le sorprendió la muerte, inesperadamente, el 16 de marzo. Su cadáver fué trasladado a Madrid, recibido con honores militares y enterrado el día 19, en medio de una gran demostración de duelo, tardía manifestación de gratitud al caballeroso gobernante.

Política de economías que repercute en "La Maquinista": una industria de locomotoras abandonada a su suerte.

Después de una de sus primeras reuniones, el nuevo Gobierno daba a conocer los acuerdos adoptados en materia de Hacienda, a la vista de los resultados del estudio realizado por el ministro del departamento y por los de Fomento y Economía. Tales acuerdos se concretaban en la absoluta necesidad de reducir los gastos y de imponer un alto en la extensión de los planes de obras públicas. De consiguiente, se daban de baja en el presupuesto — a pesar de que el de 1929 liquidó con un superávit de más de 85 millones — todas las partidas que se referían a obras nuevas, quedando el ministro de Hacienda autorizado para tomar las medidas oportunas a fin de liquidar las cajas especiales, cualquiera que fuese el departamento afectado. Aunque la Caja Ferroviaria no era considerada especial porque se nutría con fondos del Estado y con Deuda, no cabía duda de que estaba incursa en el plan general de restricciones y economías, lo que explica la suspensión de pedidos de locomotoras y la situación difícil que trajo como consecuencia a "La Maquinista".



Puente "Parets" sobre la riera de este nombre (1930)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Síntomas de crisis.

En 1930 se iban entregando las últimas locomotoras encargadas, pero "La Maquinista" tenía planteado un serio problema: no había nuevos pedidos. Las secciones que intervenían en las primeras fases de la construcción formaban con las que realizaban las últimas un todo articulado cuya actividad uniforme dependía de que el ciclo complimentación-renovación de pedidos se produjese sin soluciones de continuidad. Y en los talleres de "La Maquinista", organizados concienzudamente para la producción de locomotoras, base primordial de sus actividades, este ciclo se había roto. ¿Cuáles habían sido las causas? La primera y más inmediata fué que las Compañías de Ferrocarriles habían suspendido la renovación de su material de tracción. No hay que creer en una saturación, puesto que el estado de los transportes ferroviarios y su tráfico creciente no inclinan a suponerla. Se trataba más bien de una contracción de tipo económico impuesta por las circunstancias que acabamos de ver.

Durante el transcurso de 1930 construyó "La Maquinista" cerca de una treintena de locomotoras de los tipos "1.400" y "1.700", mas no recibió ningún nuevo pedido de estas máquinas. Cuarenta cajas de fuego para locomotoras le había encargado la Compañía de M. Z. A. Tres puentes, uno sobre el río Urumea en línea de la Compañía del Norte, otro sobre el Sor para el ferrocarril en construcción del Ferrol a Gijón (puente del Barquero) y el tercero para la carretera de Alcalá de Guadaira a Huelva en la Vega de Triana, constituían los únicos pedidos importantes del ejercicio. En la Memoria del mismo se añadía lacónicamente: "Esta Sociedad, junto con las demás Casas del país dedicadas a la construcción de locomotoras, ha practicado activas gestiones cerca del Gobierno, a fin de que algunas de las principales Compañías de ferrocarriles sean autorizadas para adquirir nuevas máquinas, cuya construcción permitiría seguir la marcha normal de nuestros talleres".

No se decía, en cambio, que estos talleres, cuya vuelta a la normalidad se invocaba, eran los que había visitado el Rey el día 14 de enero, con Primo de Rivera todavía en el Poder, ofreciéndose a la vista del soberano en el apogeo de su actividad, talleres para los que S. M. había tenido frases encomiásticas, que no acostumbraba a prodigar, y de estímulo a sus dirigentes para perseverar en el camino emprendido, talleres, en fin, a los que luego se abandonaba en el marasmo de una improductividad forzosa.

La situación política.

La decadencia de la industria era manifiesta, pero al Gobierno le sobraban preocupaciones de otro género. Derribado el muro de contención que había sido la Dictadura, las aguas de la revolución se lanza-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ban amenazadoras al asalto del Poder y la nave del Gobierno sufría el violento zarandeo de las corrientes encontradas. No era fácil, por tanto, ordenar el rumbo cuando había que dedicar todos los esfuerzos a evitar el naufragio.

Se buscaba un encauzamiento político a base de los partidos tradicionales, afectos a la Monarquía, pero la mayoría de sus prohombres, exonerados en tiempos de la Dictadura, se mantenían distanciados, cuando no declaraban públicamente su hostilidad al Régimen. Los partidos republicanos mantenían su ideología contraria a la Monarquía. Sólo quedaba la Unión Patriótica, que reorganizaba sus mermados contingentes en la Unión Monárquica Nacional. Entre la masa obrera se creía poder contar con los socialistas, cuya actuación durante los últimos años había sido francamente gubernamental, y con los elementos encuadrados en la Unión de Sindicatos Libres.

El sindicalismo no estaba organizado legalmente, mas contaba con numerosos adeptos, sobre todo en Cataluña, Valencia y Zaragoza. Su finalidad era conocida: el derrumbamiento del orden establecido y la dictadura del proletariado.

La masa llamada neutra, la pequeña burguesía, el comercio y la pequeña industria, desorientada y sin saber si sus males venían de los políticos o del régimen, retraída de toda actividad, desconfiaba de todos y de todo.

Más tarde, en su libro *De la Dictadura a la República*, el general Berenguer definía así la situación: "El cuerpo político español presentaba el aspecto de un enfermo en quien un excesivo y prolongado tratamiento antitóxico hubiera agotado las células y energías vitales, incapacitándole para recobrar su fortaleza".

Ofensiva contra el Régimen.

Por medio de una fórmula especial, propuesta por la ponencia nombrada el efecto, se constituían los nuevos Ayuntamientos y las Diputaciones provinciales. Simultáneamente eran nombrados los gobernadores. Y el 25 de febrero de 1930 se publicaba una nota oficiosa restableciendo todas las leyes legítimamente promulgadas.

El Rey hizo, en mayo de 1930, un viaje a Sevilla y otro a Barcelona para visitar las respectivas Exposiciones. Lo mismo durante el trayecto que en aquellas poblaciones, fué objeto de francas y espontáneas demostraciones del afecto popular alentadoras para el Gobierno y la Corona.

Sin embargo, se notaban ya los síntomas de la ofensiva sindicalista que comenzaba, en lucha contra el socialismo y la U. G. T. por el predominio sobre la masa obrera.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



En la visita de S. M. Don Alfonso XIII, el 14 de enero de 1930, acompañan al Rey, de izquierda a derecha, los Consejeros Mateu y Pujol Xicoy, los Directores interinos Serrat Bonastre y Cornet Enrich, el Vicepresidente del Consejo Coll Portabella y el Presidente don Carlos Maristany

En "La Maquinista" estos síntomas eran bien visibles. Primero fué la eliminación de los afiliados a los Sindicatos Libres, apelando a huelgas de brazos caídos hasta conseguir el despido de los "indeseables", en lo que la C. N. T. y la U. G. T. actuaban al unísono. Luego siguieron huelgas organizadas por uno u otro grupo, en un tanteo de fuerzas.

La peseta seguía bajando. En junio la libra esterlina llegó a valer 41 pesetas. Argüelles realizaba toda clase de esfuerzos para contener la baja, pero, al no conseguirlo, dimitió. Wais le sucedió, nombrándose para el ministerio de Economía, a Rodríguez de Viguri.

Bases para la fijación de salarios mínimos.

Por una real orden dada el 22 de julio de 1930, a partir del primero de septiembre debían entrar en vigor, en Barcelona y su provincia, nuevas bases para la fijación de salarios mínimos. En la disposición se

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

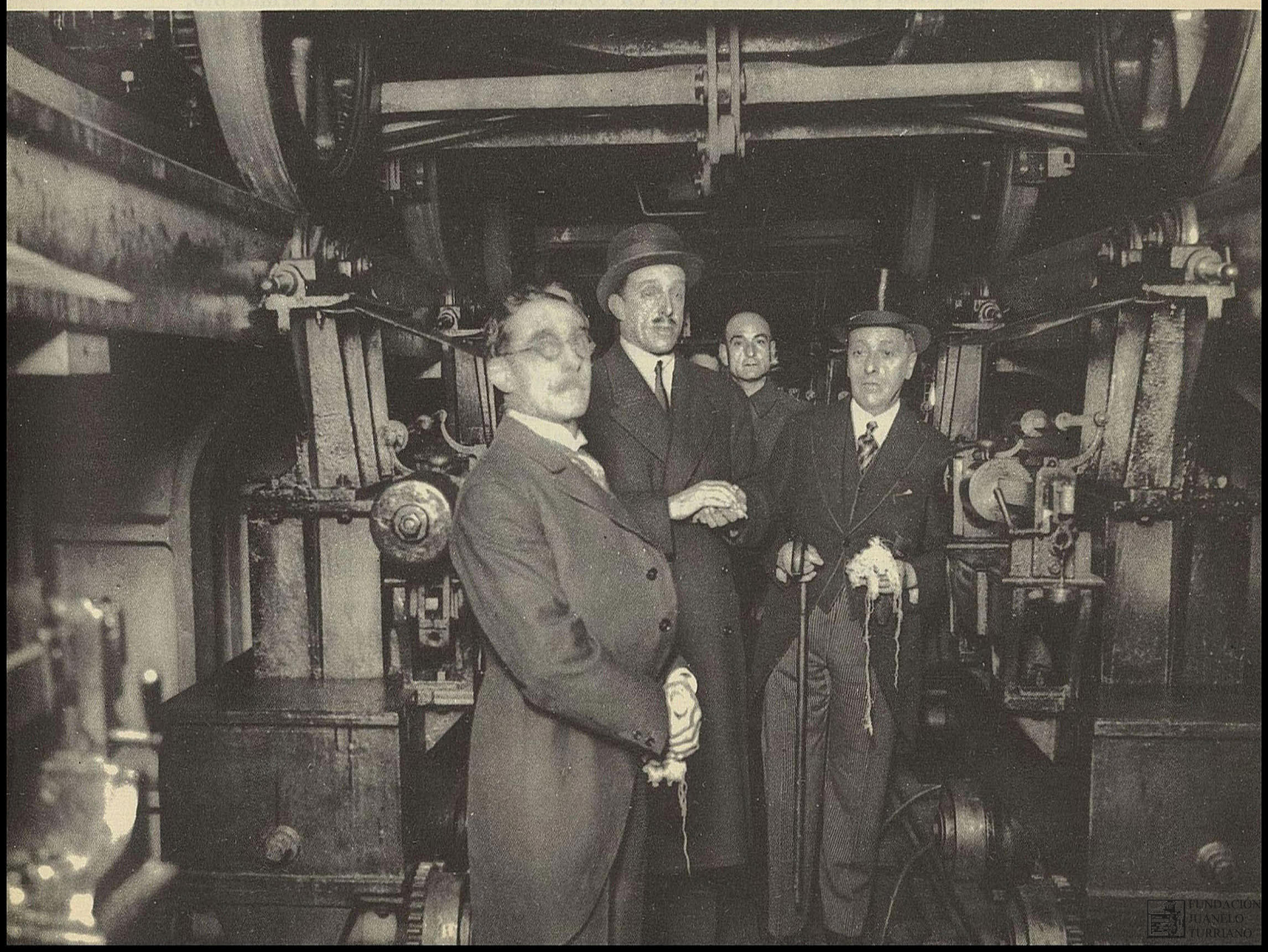
distinguían cuatro categorías de operarios en el ramo metalúrgico: peones ordinarios — desde los 18 años — cuyo salario mínimo se fijaba en siete pesetas diarias; peones especializados, con ocho pesetas; medios oficiales, con nueve pesetas, y oficiales, con once pesetas. Los aprendices cobrarían de 2 a 5'50 pesetas, según el año de aprendizaje en que se hallasen.

Los salarios citados regirían en la ciudad de Barcelona y en los talleres enclavados en un radio de quince kilómetros. En las demás poblaciones de la provincia regiría la misma escala de salarios con descuento de una peseta, en atención al menor coste de la vida.

Preparativos republicanos: El pacto de San Sebastián.

Mientras tanto, el 16 de agosto de 1930 se celebraba en la capital guipuzcoana una importante reunión de los primates del republicanismo y representantes de las organizaciones obreras, de cara ya a la proclamación de la segunda República. Sus acuerdos pasaron a la Historia con el nombre de Pacto de San Sebastián. En dicha reunión quedaban

Los Directores Serrat y Cornet muestran a S. M. el Rey el mecanismo que sirve para la distribución de cargas por eje, en el foso de la báscula para pesar locomotoras



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

nombrados los componentes del que fué llamado Gobierno provisional republicano.

Contrariamente, los sectores monárquicos permanecían divididos y parecían más dispuestos a exteriorizar sus rencores que a procurar la unión que precisaba la defensa del Régimen. Por otra parte, los actos públicos que organizaban se veían sistemáticamente obstaculizados con huelgas e incidentes en los que se notaba la influencia de la unidad de acción a que habían llegado las fuerzas opuestas a la Monarquía.

En Barcelona — cuya población sobrepasaba ya el millón de habitantes — se produjo a fines de agosto una huelga parcial del ramo de la construcción, a la que puso fin la enérgica y decidida actitud del Gobernador, general Despujol. El cese de las grandes obras urbanísticas había dejado sin trabajo a mucho obreros, llegados años atrás, que como ya advertíamos en las páginas anteriores, pasaron a engrosar las filas de la F. A. I.

A mediados de noviembre se hizo pública una declaración ministerial, en la que se anunciaba la conformidad de Alfonso XIII a la convocatoria de elecciones. En lo que atañía a obras públicas, se hacía constar que "la obra emprendida por nuestros predecesores era de tal magnitud, que requería, casi en totalidad, el examen del Parlamento, habiéndose limitado hasta entonces el Gobierno, en una norma de prudencia, a mantener un equilibrio que permitiera esperar a que la representación nacional se pronunciara sobre las ponencias que, acerca de cada asunto, ha de presentarle el Gobierno, especialmente respecto a las cuestiones de ferrocarriles y otras obras públicas, cuyos planes han de acordarse atendiendo a las verdaderas necesidades".

"Y al lado de estas cuestiones — se añadía — el Gobierno ha tenido que aplazar hasta la reunión de las Cortes... la adecuada protección a la industria nacional, régimen definitivo de los transportes terrestres y marítimos, etc., etc."

A consecuencia de los incidentes promovidos por elementos anarquizantes en ocasión del entierro de cuatro obreros muertos en el hundimiento de una casa en construcción de la calle de Alonso Cano, de Madrid, la policía tuvo que hacer uso de las armas para defenderse, acordando los elementos directivos obreros ir a la huelga general, que tras de estallar el 11 de noviembre de 1930 en la capital, repercutió en Barcelona y en otras ciudades el día 18. En la Ciudad Condal se produjeron incidentes y excesos. Dimitió el ministro de la Gobernación, general Marzo, encargándose Matos de la cartera, pasando Estrada a Fomento y entrando Montes Jovellar a desempeñar el ministerio de Gracia y Justicia.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



En la "Rua" de los Carnavales barceloneses de 1931, figuró esta carroza inspirada en un convoy ochocentista

Desde el punto de vista social proletario — según un informe de la Dirección General de Seguridad — el mes de noviembre de 1930 fué el más violento desde agosto de 1917.

El 14 de diciembre de 1930 surgió el primer chispazo revolucionario con la sublevación de una parte de la guarnición de Jaca, a la que se unieron varios paisanos. Reprimido fácilmente el movimiento, fueron fusilados los capitanes Galán y García Hernández, principales promotores de la rebelión.

Luego se produjo la sublevación en el aeródromo de Cuatro Vientos, dirigida por varios oficiales — la mayoría de Aviación —, que parecía tener cierto nexo con los movimientos huelguísticos de tipo revolucionario que se registraban en diversos puntos de España, alcanzando caracteres de paro general en algunas provincias y menos extenso en Valencia y Barcelona. Las medidas tomadas por el Gobierno parecían resolver la situación.

En Cataluña el descontento era considerable en parte de la población por ascender el total de la recaudación del Estado en las cuatro provincias catalanas a mil millones de pesetas anuales, de los que correspondían 48'3 millones a la contribución industrial. Teniendo en cuenta que el total de España sumaba 3.919.000.000 de pesetas, la proporción de las cuatro provincias catalanas era del 25'51 por ciento.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Último Gobierno monárquico, presidido por el almirante Aznar.

1931

Un decreto de 7 de febrero de 1931 convocaba elecciones para Diputados a Cortes. Otro de la misma fecha, restablecía las garantías del artículo 13 de la Constitución. Pero ante el criterio abstencionista que planteaban ciertos sectores políticos y el de no colaboración con las futuras Cortes declarado por otros, Berenguer planteaba, el 14 del mismo mes, la dimisión del Gobierno. Fué el almirante Aznar quien pasó a presidir el nuevo que se formó. En él figuraban, entre otros, Berenguer, el Conde de Romanones, Ventosa — en Hacienda —, La Cierva — en Fomento —, el Duque de Maura y el Conde de Bugallal.

En la declaración ministerial el nuevo Gobierno anunciaba como primer propósito el de elegir íntegramente las Corporaciones municipales por sufragio universal y convocar luego unas Cortes constituyentes. Prometía contener la baja de la peseta, revisar la obra de los gobernantes de la Dictadura, proponer a las Constituyentes la revisión de facultades de los Poderes del Estado, y dar adecuada solución al problema de Cataluña. El 3 de marzo de 1931 se dictó un decreto que anulaba la convocatoria de elecciones generales. El día 17 se dió otro por el que se fijaban las elecciones municipales para el 12 de abril.

Mientras tanto, "La Maquinista" concluía la construcción de las últimas locomotoras y la situación se hacía apremiante. Había que ir al despido de personal, mas estando en tramitación una petición de M. Z. A. al Consejo Superior de Ferrocarriles para adquirir veinte locomotoras — 10 del tipo "1.400" y 10 del tipo "1.700" —, se propuso y aceptó el Consejo, que para alimentar de trabajo la sección de maquinaria e ínterin se recibiera aquel eventual pedido, fuese "La Maquinista" poniendo en ejecución ciertos elementos de dichas máquinas, que pudiesen ser vendidos en último término como piezas de recambio.

En tales circunstancias, llegaron las elecciones municipales del 12 de abril. Las candidaturas republicanas y socialistas de oposición a la Monarquía triunfaron en casi todas las capitales de provincia y ciudades importantes. El Gobierno dió cuenta de la situación al Rey, quien decidió ausentarse de España hasta que se hubiesen celebrado las segundas elecciones generales, para dejar al país en libertad de pronunciarse sobre el Régimen.

Pero los acontecimientos se precipitaron. En Barcelona se había procedido ya a la proclamación de la República y en Madrid, poco después, se izaba la bandera republicana en el Palacio de Comunicaciones. El pueblo estaba en la calle, enardecido pero pacífico. El Gobierno pactaba el día 14 la entrega del Poder al Comité revolucionario. El Rey salía para Cartagena. Y de allí al exilio. La caída de la Monarquía se había consumado.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO XI

CINCO AÑOS DE REPUBLICA QUE PROVOCAN EL ALZAMIENTO NACIONAL

(1931-1936)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Una especie de estupor había seguido a las jornadas vocingleras de la proclamación de la segunda República. El frío estudio de los votos totales emitidos y de las ideologías representadas no permitía concluir la existencia de un estado de opinión masiva contrario a la Monarquía. En todo caso, dado el carácter intrascendente que siempre se había atribuído a las elecciones municipales, no cabía en buena lógica sino estimar su resultado como sintomático. Sin embargo, el hecho trascendental se había producido y, ante el precipitado desarrollo de la crisis, la gente con espíritu de conservación se preguntaba cómo había sido posible tanta sencillez y tal allanamiento para derrocar un régimen de tan secular arraigo en el país.

Estupor ante los hechos.

1931

Un sentido fatalista mezclado a una inconsciente inhibición, parecía haber presidido el curso de los acontecimientos. Cuando hoy a distancia se contempla aquel 14 de abril, alegre y confiado, y se ve, a la luz de los hechos que le siguieron como natural e inevitable secuela, la magnitud del abismo que había dejado abierto, asombra tanto la temeraria audacia de los unos como la suicida estolidez de los demás ante el tremendo salto en el vacío que representaba la aventura republicana. Pero la vida seguía su ritmo inexorable.

Ya la naciente República había manchado la albura de su advenir pacífico con la quema de conventos a que se entregaba, el 11 de mayo de 1931, el populacho en Madrid y en otros sitios, ávido de hacer "su revolución", so pretexto de unas manifestaciones monárquicas organizadas por partidarios del anterior régimen.

Aquellos polvos . . .

La propaganda extremista, libremente fomentada, comenzaba a dar sus frutos calamitosos en diversos puntos de España. Pronto estallaba en Sevilla una huelga general revolucionaria, de tipo comunista, con un intento de marcha sobre la capital conducido por Vallina.

Las Cortes salidas de tal ambiente, elegidas el 28 de junio e inauguradas el 14 del mes siguiente, comprendían un grupo socialista con más de cien escaños. Mas no tardaron en surgir las primeras disensiones en

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

el Gobierno provisional. Los frecuentes conflictos sociales provocados en Cataluña por la unión de los anarcosindicalistas con la *Esquerra* de Maciá, causaban perturbadores efectos en la producción. La huelga de obreros metalúrgicos que duró todo el mes de agosto — hasta llegar a la forzosa solución de un considerable aumento en el precio de los jornales —, motivó serias reducciones en los beneficios de los balances.

La huelga de metalúrgicos.

Con objeto de buscar una solución que pusiera término a la citada huelga de metalúrgicos, el 28 de agosto de 1931, Joaquín Ribera, presidente de la "Unión Industrial Metalúrgica", y Cayetano Sánchez, presidente del "Sindicato Único de la Metalurgia", se reunieron con otros miembros de ambas corporaciones acordando establecer una nueva escala de salarios mínimos, aumentando en dos pesetas la de las bases de 1930. Y añadiendo para los aprendices, no menores de 14 años, los salarios de 3 a 6'50 pesetas, según los años de aprendizaje. Finalmente, para las mujeres que trabajaran en talleres mecánicos y de metalistería se fijaron los siguientes salarios: noyeras, 7 pesetas; oficialas, de 5 a 6 pesetas; auxiliares y ayudantes, de 3'50 a 4'50, y aprendizas, menores de 15 años, 2'50 pesetas.

La revisión de salarios para su aumento se haría dentro de los ocho días de reanudado el trabajo. Estas bases se establecían para los seis meses siguientes. Las aceptaron, además, los representantes del "Gremio de Cerrajeros y Herreros de Barcelona", de la "Asociación Patronal de Lampistas", de la "Asociación de Industriales Electricistas de Cataluña" y de la "Cámara Sindical del Automóvil". Con ellas se volvió al trabajo al finalizar el mes.

Circunstancias difíciles.

Mientras tanto, el anarcosindicalismo, amparado por la Generalidad de Cataluña, se lanzaba a la lucha contra los patronos y contra la Unión General de Trabajadores. Los socialistas desde el Gobierno no podían contrarrestar tal actitud. La clase media, abandonada, permitía que se afirmase en 1931, que las cinco sextas partes de la población activa de España era proletariado o se hallaba lindando con él. Las huelgas, aumentos de salarios, organización del trabajo, incompatibilidades y represalias unidas al retraimiento del capital, encarecimiento de muchos artículos, baja en la cotización de los valores, falta de pedidos, situación delicada en la industria bancaria y depreciación de la peseta, completaban el cuadro sombrío.

Baste decir que las acciones de las dos grandes Compañías de ferro-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



nte el estupor de los transeúntes se izó el 14 de abril de 1931, al mediodía, la bandera republicana en el balcón del Ayuntamiento de Barcelona

carriles del Norte y de M. Z. A. — cuyo valor nominal era de 475 pesetas — desde abril a septiembre de 1931 descendieron de 447'50 y 381'50 a 262 y 195 pesetas, respectivamente.

Las circunstancias, pues, dictaban el pesimismo que afloró en las palabras de Canals cuando escribía: "¿Tiene algo de particular que una industria así acosada por el conflicto obrero cotidiano, ante la perspectiva de una agricultura en ruina para el año próximo, con el transporte marítimo desquiciado por huelgas en todos los puertos, haya caído en situación que si no es todavía el colapso, lo anuncia como inevitable?".

El 14 de octubre, al discutirse la Constitución — y con ella los artículos referentes a la expulsión de los jesuítas y a la reglamentación de las órdenes religiosas —, dimitía el propio Alcalá Zamora, seguido por el ministro de la Gobernación, Miguel Maura, hijo de Antonio Maura. Le sucedía en el Poder, Manuel Azaña.

El estado de opinión era tal que, Salvador Canals podía escribir que "en los meses que lleva de vida la República ha habido en España muchas más y mucho más ruidosas manifestaciones de disconformidad con el Poder público, que en los seis años y medio de aquella ruinosa dominación dictatorial".

En "La Maquinista" empezaban a sentirse los síntomas de crisis, general en la industria. El Director, Fernando Junoy, hacía una fugaz reaparición en la reunión del Consejo del 16 de octubre. Pero no estaba en modo alguno recuperado, teniendo la Dirección que seguir desempeñada por los Subdirectores Cornet y Serrat.

Durante este año se produjo además la suspensión de pagos del Banco de Cataluña, que tanta sensación causó en los medios financieros barceloneses. Afortunadamente a "La Maquinista" no le llegaron sino

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

algunas salpicaduras, dado el pequeño saldo acreedor de su cuenta corriente en aquel momento.

Finalmente, el 9 de diciembre de 1931, quedaba aprobada la Constitución y dos días más tarde resultaba elegido Alcalá Zamora para la presidencia de la República.

Vuelven los malos tiempos.

Durante el ejercicio de 1931 fué "La Maquinista" entregando hasta una veintena de locomotoras, completando así los pedidos pendientes de los tipos "1.400" y "1.700" de M. Z. A. Construyó además la serie de puentes encargados por la Compañía del Norte para su línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas, grúas para diversos clientes, y otro tramo metálico que tendía sobre el Llobregat en virtud del pedido del Funicular Aéreo de Montserrat.

La crisis de trabajo adquiría caracteres agudos y en el Consejo surgían voces de alarma. Los pedidos en cartera y los que estaban en ejecución representaban escasamente unos doce millones de pesetas. Se procuraban por ello economías en los gastos generales. Ante el temor de que la carencia de pedidos de locomotoras persistiera largo tiempo — en los últimos diez años no se habían construído ni siquiera 1.000 kilómetros de vías férreas —, Sedó se mostraba partidario de emprender alguna otra especialidad de maquinaria, sugiriendo que la destinada a usos agrícolas, y la textil muy especialmente, podrían emplear con buenos frutos los elementos de trabajo de que se disponía. Sobre la marcha se acordó un viaje a Inglaterra para sentar las bases de una inteligencia con la Casa "Platt Brothers", de Manchester, o con alguna otra firma importante en el ramo de maquinaria textil, a fin de poder ofrecer al mercado unos productos de solvencia técnica acreditada.

Fallecía el consejero Barón de Satrústegui. A poco se registraba también el óbito del que durante muchos años había estado desempeñando la representación de "La Maquinista" en Madrid, Antonio Junoy Vernet, hermano del Director Fernando Junoy. Para aquel cargo había sido designado desde hacía tiempo por el Consejo de "La Maquinista" el joven ingeniero Manuel Junoy Cornet, que después de terminar la carrera en 1925 y de pasar unos años en la Sección Técnica, había mostrado ya su brillante disposición y sus excelentes dotes que un día habían de valerle para ascender, como su padre, a la Dirección de la Empresa.

Conflictos revolucionarios.

1932

Menudeaban en el país los conflictos de carácter revolucionario. A principios de 1932 se registraban graves sucesos en la cuenca del Llobregat: Manresa, Sallent, Berga, Cardona y Suria eran los focos de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

un movimiento de subversión social, al que se sumaron luego los mineros de Fígols, mientras en Barcelona se intentaba simultáneamente una huelga general que no era secundada sino a medias por los trabajadores.

Sofocado el movimiento por fuerzas del Ejército y de la Guardia Civil, el Gobierno, amparándose en la Ley de Defensa de la República recientemente aprobada, deportaba a Villa Cisneros a los autores de la revuelta, no sin que esta medida provocara un nuevo estallido de violencias en diversos puntos de España, que adquirían particular intensidad en Sevilla y Zaragoza. En la ciudad de Barcelona fracasó el movimiento, pero prendió con fuerza en algunas poblaciones industriales de su provincia, logrando en Tarrasa los libertarios apoderarse del Ayuntamiento y hacerse por algún tiempo dueños de la ciudad. A raíz de este hecho se publicaba un escrito de la Oficina internacional comunista acusando a los autores del movimiento revolucionario de España de no haber actuado con la actividad y energía que requerían las circunstancias.

La fuerza comunista, que — según datos oficiales soviéticos — contaba 11.000 afiliados al partido y 16.000 en los sindicatos, no había cejado en su campaña de atentados y sembraba el terror en varias poblaciones. Dinamita no faltaba, pues constantemente se descubrían depósitos clandestinos de bombas. Verdaderos arsenales de ellas eran los que con breves intervalos aparecieron en Morón, Santander y Sevilla.



Manifestación popular en las Ramblas de Barcelona celebrando la proclamación de la segunda República

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Se inicia la construcción de motores Diesel marinos.

No había estado, mientras tanto, inactiva la Dirección interina de "La Maquinista" en lo que respectaba a procurarse nuevos campos de actividad que viniesen a llenar, aunque fuese parcialmente, el vacío dejado por la carencia de pedidos de locomotoras. Desde 1925 se contaba ya con una licencia para la construcción de motores Diesel que, aunque fuese otorgada por la firma alemana "Fried. Krupp Garmaniawerft" a la "Unión Naval de Levante", esta última hacía disfrutar a "La Maquinista" en virtud de convenio concertado al efecto. Pero las varias marcas de parecida solvencia que predominaban en el mercado aconsejaban al constructor no sujetarse exclusivamente a una de ellas, a fin de estar en mejor disposición de atender las preferencias de los clientes. Con tales miras "La Maquinista" concertó también con la Casa "Burmeister & Wain's" de Copenhague, en febrero de 1932, otro contrato de licencia para la construcción en España de los motores marinos de su sistema.

Digamos de paso que la marina mercante española, aunque durante el último decenio se había mantenido sin cambios notables, aumentó después en más de cien mil toneladas de arqueo.

Alguna labor práctica.

El proyecto de presupuestos generales del Estado que se presentó a las Cortes y fué aprobado el 31 de marzo de 1932, estimaba los ingresos en 4.550.248.192 pesetas y los gastos en 4.461.007.553.

Prieto estaba convenciéndose, en los viajes que realizaba, de que la política hidráulica era de una necesidad apremiante para España. De ahí su idea, que manifestó públicamente, de abandonar las obras ferroviarias y dar paso a las hidráulicas, aunque el proyecto primero le atraía la hostilidad de la región gallega que veía, una vez más, pospuesta la realización de planes que tanto le afectaban. Luego fueron las Cortes las que decidieron que el Estado prosiguiese la construcción de las líneas ferroviarias comenzadas antes de 1926 y las que figuraban en el plan preferente de la Dictadura.

Fallecimiento de Fernando Junoy Vernet.

"La Maquinista" se dolía, en términos de gran desconsuelo, de la pérdida definitiva de su inolvidable Director, Fernando Junoy Vernet, que el 25 de abril entregaba su alma a Dios, tras la enfermedad que hacía algún tiempo había marcado el fin de sus actividades. Nacido en Gerona el 16 de junio de 1862, contaba 69 años de edad a su fallecimiento y hacía casi tres que el excesivo trabajo había minado su salud. Desde la terminación de la carrera de ingeniero industrial, cuyo título obtuvo en 1881, a los 19 años de edad, había ingresado en "La Maquinista", de la que fué nombrado Director en 1894 por sus destacados

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

merecimientos. Hombre de trabajo ante todo, rehuyó cargos y honores que pudieran distraerle de su labor. En su modestia no supo hallar el momento de tomar posesión del de Académico de la de Ciencias de Barcelona, para el que estaba propuesto y a cuenta del cual había preparado ya la Memoria reglamentaria, que no llegó a leer.

De su labor en "La Maquinista" ya queda hecha elocuente mención a lo largo de estas páginas. Digamos también que desempeñó los cargos de Presidente e Ingeniero Director de la "Electro-Metalúrgica del Ebro, C. A." desde su creación en 1904. Él fué quien, adelantándose a su tiempo, concibió la idea de establecer una central hidroeléctrica en Sástago, sobre el Ebro, de una potencia de 4.125 C.V., cuyo estudio y ejecución dirigió personalmente. Más tarde llegó a la realización de otro aprovechamiento en el mismo río para obtener 22.600 C.V., el cual surtía de energía a Cataluña a través de la Sociedad "Riegos y Fuerza del Ebro". En ambas obras colaboró grandemente "La Maquinista", ya que muchos de los elementos de las mismas fueron construídos en sus talleres.

No le olvidaron a la hora de la muerte los obreros por quienes tanto se desveló. El féretro que contenía sus restos fué conducido a hombros de los trabajadores y la totalidad del personal de la Casa acudió a rendir el último tributo al Director querido y respetado.

Fruto de los convenios de "La Maquinista" con las Casas extranjeras a que aludíamos poco antes fué la construcción que emprendió, a mediados de 1932, de dos motores Diesel propulsores de 6 cilindros que debían desarrollar una potencia de 2.530 IHP. equivalentes a unos 1.950 BHP., a 125 revoluciones por minuto. Dichos motores eran del tipo "Burmeister & Wain's" y se destinaban al buque-tanque "Campilo" que la "Unión Naval de Levante" construía en sus astilleros de Valencia por encargo de la CAMPSA. Fueron después, dos equipos más, éstos del tipo Krupp, los que le encargaban la "Compañía Euskalduna" y la "Sociedad Española de Construcción Naval" para sendas motonaves gemelas de 6.300 toneladas de carga, que construían en sus respectivos astilleros de Bilbao, con destino a la flota de la "Compañía Transmediterránea". Se trataba de motores directamente reversibles como los anteriores, de 6 cilindros y simple efecto, pero funcionando en ciclo de 2 tiempos. Podía desarrollar cada motor una potencia normal de 2.500 caballos de vapor efectivos a 120 revoluciones por minuto. Estos motores se demostraron como excelentes en la práctica y consagraron definitivamente a "La Maquinista" en su nueva e importante especialidad.

Los primeros motores Diesel marinos construídos por "La Maquinista".

La Sociedad, lanzada en el campo de la construcción de motores

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Diesel de la que habrá de hacer una de sus más celebradas actividades, disputaba sus triunfos a la importación extranjera y lograba para España un nuevo dominio de la técnica industrial. Ya no serían en el futuro tan indispensables los pedidos de locomotoras para alimentar de trabajo sus talleres. Tenía en el motor Diesel nuevas posibilidades de defenderse y vislumbraba en esta construcción una futura fuente de labor, de alcance imprevisible todavía, pero que se mostraba ya con seguridades espléndidas. Amarga había sido la lección recibida, mas provechosa en definitiva. De ella sacó "La Maquinista" una experiencia aleccionadora: que la especialidad única estaba sujeta a fallos que podían poner en peligro su industria cuyo constante desarrollo tenía el deber de mantener ante todo.

Tarifas y coordinación del transporte.

El primero de julio de 1932 se aprobó el proyecto de Ley que aumentaba con carácter provisional las tarifas ferroviarias, convocándose a continuación una conferencia nacional, para el 5 de agosto, a fin de coordinar los transportes por ferrocarril y por carretera. Falta hacía llegar a un acuerdo sobre esta cuestión, pues los transportes por carretera iban realizando una competencia ruinosa al ferrocarril, siendo una de las causas principales de la decadencia de este último medio de transporte, que se reflejaba en "La Maquinista".

Los sucesos del 10 de agosto y otras consecuencias.

Las radicales reformas militares puestas en práctica por Azaña constituían una humillación para el Ejército, que las venía soportando con la esperanza de que a la destrucción siguiese una acción renovadora. Veía por otra parte con alarma las proporciones que iba adquiriendo la indisciplina social y la flaqueza que mostraba el Gobierno para atajar los desmanes. Su disgusto era manifiesto y de él habían brotado ya anteriormente varios chispazos. Pero el más importante se produjo en Madrid el 10 de agosto de 1932 en que un grupo de paisanos armados, junto con soldados y oficiales, trataron de apoderarse del ministerio de la Guerra y del Palacio de Comunicaciones, al propio tiempo que en Sevilla era un prestigioso general, Sanjurjo, el que se sublevaba contra la situación reinante, no contra la República, según sus propias declaraciones. Producto del impulso más que de la preparación, ambos movimientos fracasaron. El sector socialista del Gobierno propugnaba un castigo ejemplar para los sublevados. Sin embargo, finalmente Sanjurjo fué indultado de la pena de muerte, aunque no se libró de vestir la infamante ropa de presidiario, en tanto que los complicados de Madrid eran deportados a Bata.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Cataluña y su Estatuto de autonomía.

Entre los compromisos adquiridos por el Gobierno provisional republicano que había salido del Pacto de San Sebastián, figuraba el de conceder a Cataluña un régimen autonómico que viniera a resolver el viejo pleito de las reivindicaciones catalanistas. Bajo proyecto del jurisconsulto y político catalán Amadeo Hurtado, se había elaborado un Estatuto que, previa una votación plebiscitaria de sinceridad discutible, se sometía a las Cortes Constituyentes que habían de aprobarlo en el verano de 1932. Su solo anuncio había despertado en el ámbito nacional fuertes recelos y actitudes de airada protesta que habían culminado en la imponente manifestación celebrada en Burgos el 13 de mayo. Al aspecto unitarista de la campaña se unía el económico. Los productos catalanes eran boicoteados por doquier. En Zaragoza y otras capitales, muchos comercios habían añadido a sus rótulos de propaganda otros en los que se pregonaba: "Aquí no se venden géneros catalanes". El ambiente se enconaba.

La atención de las Cortes estaba naturalmente influída por tal estado de opinión y se centraba en dos cuestiones batallonas: el Estatuto y la Reforma Agraria, pero sólo aquél lograba caldear la atmósfera hasta un grado máximo. Azaña había expuesto al Congreso, en un extenso discurso, la posición del Gobierno respecto a las autonomías regionales. A pesar de la fuerte oposición de parlamentarios de la talla de Ortega y Gasset, Maura y Melquíades Álvarez, el Estatuto catalán era sacado adelante, con el peso de la mayoría gubernamental y el apoyo de diputados afines, como los nacionalistas vascos, interesados al igual que los catalanes en tal cuestión.

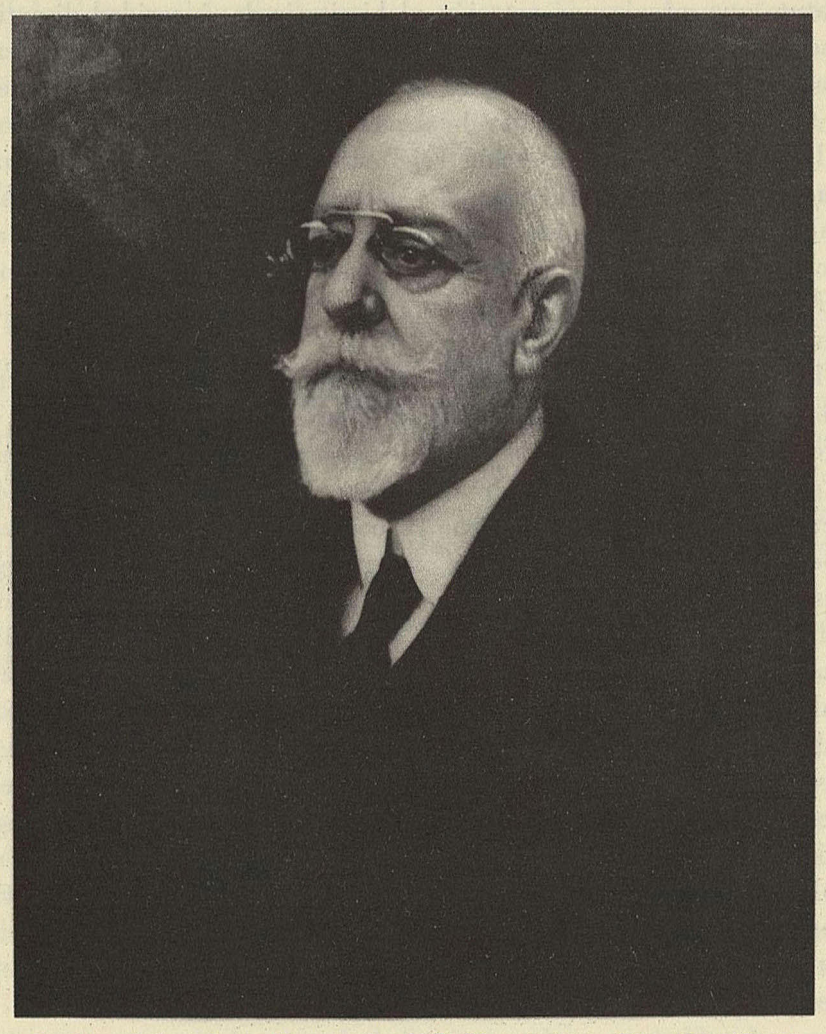
Aprobado el Estatuto de Cataluña el 10 de septiembre de 1932, era entregado solemnemente a la Generalidad por los representantes catalanes en las Cortes, no tardando en constituirse el Gobierno de la región autónoma bajo la presidencia de Francisco Maciá, figura prócer del catalanismo extremista. Azaña y el Presidente de la Comisión de Estatutos, Luis Bello, junto con una representación de parlamentarios castellanos acudían a Barcelona invitados por la Generalidad y eran objeto de entusiasta acogida.

Un gran proyecto urbanístico.

Desde los años de la Exposición habían cesado las grandes construcciones urbanísticas en Barcelona. Pero al propio autor del proyecto del Metro Transversal de Barcelona — el ingeniero Reyes — se debió también, en 1932, otro proyecto para unir las líneas de los ferrocarriles de M. Z. A. y del Norte, en una gran estación central subterránea en la plaza de Cataluña.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Llegaba la idea en un momento oportuno para ayudar a las industrias metalúrgicas y constructoras en la profunda crisis que venían soportando. El Fomento del Trabajo Nacional, cuya presidencia ocupaba Luis Bosch-Labrús, creyó viable este proyecto — cuyo presupues-



Don Fernando Junoy Vernet, Director y alma de "La Maquinista" entre 1894 y 1932 (1862-1932)

to ascendía sólo a cuarenta y cinco millones de pesetas — y realizó gestiones cerca de la Unión Industrial Metalúrgica, de la Asociación de Banqueros, de las Cámaras de Comercio, Industria y Propiedad y del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, con objeto de fijar el criterio a seguir para lograr su realización.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Iba transcurriendo así el año 1932. Construía "La Maquinista" varias calderas y cajas de fuego para M. Z. A. y un par de locomotoras pequeñas para los Caminos de Hierro de Granada (Baza-Guadix); reparaba la instalación de máquinas de vapor de la Azucarera Alavesa y, para el F. C. Central de Aragón, se construían dos puentes giratorios articulados de 30 metros de diámetro, tipo Vögele, varias grúas hidráulicas y un tramo sobre el río Pancrudo. Se encargaba de la cimentación por aire comprimido de una pila en el puente sobre el río Matarraña de la línea de Zaragoza a Barcelona. Concluía un buen número de cisternas para la "Material", un puente grúa de 150 toneladas para la "Naval", 3 carros transbordadores de 30 toneladas para la "S. A. Cros", y una serie de pequeñas bombas para la "Worthington" española, mientras adelantaba la construcción del Puente Barquero y de un lote de grúas para el Puerto de Barcelona. Con grandes esfuerzos, este ejercicio logró también salvarse del déficit; bien es verdad que tampoco hubo dividendo repartible.

El trabajo en "La Maquinista".

"Dicho resultado — decía poco después la *Memoria* — es inevitable consecuencia de la persistente crisis que sufre la industria, agravada por la consiguiente agudización de la competencia, que obliga a limitar todo lo posible los precios de las ofertas para alcanzar pedidos." La evolución emprendida no había sido fácil. Se había obtenido a costa de callado sacrificio y de poner a contribución esfuerzos considerables — bancos de prueba, utillaje especial, maquinaria adecuada, personal técnico especializado, coste antieconómico de toda nueva construcción — que fueron otros tantos obstáculos interpuestos en el camino recorrido, precisamente en una época de tremenda crisis, entre el desgobierno y la indisciplina social. ¿Qué de extrañar tiene, pues, que los balances de "La Maquinista" fuesen acusando progresivamente el signo negativo de los tiempos?

"La Maquinista" buscaba ansiosamente trabajo. En primero de enero de 1933 llegó a la firma de un contrato de colaboración con la Casa "Platt" para la construcción de su maquinaria textil en España con carácter de licenciado exclusivo de dicha marca. Concertó también otro para la venta de tal maquinaria con la firma local "Bastos y Compañía", hacía tiempo introducida en dicho ramo, que ostentaba ya la representación de aquella Casa inglesa.

En busca de nuevas fuentes de trabajo. La maquinaria textil.

1933

Presentaba además una oferta al concurso convocado por M. Z. A. para la adquisición de ocho automotores Diesel eléctricos y tres remolques. Intervenía activamente también en la reorganización del Consor-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cio Nacional para electrificaciones ferroviarias, constituído por los elementos nacionales que podían cooperar a la electrificación de los ferrocarriles, elementos entre los cuales se contaba "La Maquinista".

Al Consejo celebrado en 27 de marzo de 1933 se presentaba un informe de las reducciones efectuadas en los gastos generales. El Consejo excitó a la Dirección a proseguir en la revisión de los citados gastos así como a estudiar nuevas actividades a las que dedicar el potencial industrial de que disponía, para hacer menos sensible la crisis de trabajo.

A fin de salir del punto muerto a que se había llegado en materia de construcción de material ferroviario, suscribía "La Maquinista" — conjuntamente con las Casas "Babcock", "Euskalduna" y "Naval" — una exposición dirigida al ministro de Obras Públicas, proponiendo el estudio de un plan de sustitución de las locomotoras antiguas o deficientes de las Compañías de ferrocarriles, proposición mediante la cual obtuvieron de momento que se nombrara una Comisión mixta compuesta por representantes del Estado, de las Compañías y de los constructores, la cual formuló a no tardar una propuesta de adquisición de 282 locomotoras, 80 de ellas para ser concursadas dentro de 1934.

Malestar social y escasez de trabajo.

Los tiroteos, mientras tanto, seguían sembrando el terror y la muerte en las calles de Barcelona. Testigos presenciales de los sucesos escribían: "La situación de nuestro país causa pena y hasta vergüenza". "La lista de los (asesinatos) que se cometen se nutre casi diariamente con nuevas víctimas y el matonismo y la delincuencia no tienen freno en una ciudad donde las autoridades parecen ausentes y la justicia se encalla con impunidades incomprensibles."

La situación de las industrias metalúrgicas catalanas no era nada halagüeña, cuando el Gobierno se mostraba dispuesto a adquirir una partida de 120 tractores construídos en Trubia. El Fomento del Trabajo Nacional, el 18 de abril de 1933, recababa ante tal propósito la necesidad de que la protección estatal no se limitara a una sola fábrica del país y propugnaba la creación de unos tipos "standard" construíbles por todas ellas en igualdad de condiciones, ya que a todas afectaba la escasez de trabajo.

Las crisis ministeriales y la oposición.

Mientras empezaba la transferencia de funciones del Poder central a la región catalana autónoma, los radicales, salidos del Gobierno por disconformidad con la coalición republicano-socialista que lo formaba, se habían situado en la oposición.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Y así — a la par que por decreto de 29 de agosto de 1933 se realizaba el traspaso a la Generalidad del Orden Público, y luego las materias de Trabajo y las de Sanidad, Justicia, Vigilancia y Seguridad, Primera Enseñanza, Conservación de monumentos y otras, a las que siguió la cesión de Contribuciones y el Estatuto de la Universidad Autónoma —, la campaña obstruccionista de los radicales determinó, en septiembre de 1933, la caída de Manuel Azaña, siendo Alejandro Lerroux encargado de formar nuevo Gobierno.

Tras la artera derrota parlamentaria de este Gabinete, que duró sólo veintisiete días, dimitió Lerroux y recibió el poder, el 3 de octubre, un subalterno del partido radical, Martínez Barrios, con encargo de disolver las ingobernables Cortes Constituyentes y de convocar nuevas elecciones. El cisma entre los radicales era notorio.

En Barcelona la situación no había hecho sino empeorar con las vicisitudes políticas. Era una carrera interminable de huelgas y conflictos. Todos los motivos resultaban buenos para abandonar el trabajo y los gremios iban turnándose en la presentación de reivindicaciones, cuando no eran varios a la vez los que las producían. Los conflictos obreros surgían también por casos particulares. No era raro ver industrias boicoteadas u otras cuyos dueños eran objeto de atentados por no haberse allanado a determinadas exigencias de los trabajadores. Había edificios que quedaban a medio construir porque había surgido una pugna con el contratista y otros que se terminaban con nuevo personal, pero que luego sufrían los efectos de la dinamita terrorista. Y así sucesivamente.

Protestas e insatisfacciones.

La forma de anunciar los concursos de Obras Públicas por el Gobierno suscitaba protestas, ya que la situación precaria de las industrias metalúrgicas del país exigía que las licitaciones se verificaran sin favoritismos ni manejos perjudiciales. El 4 de septiembre de 1933 el Fomento del Trabajo Nacional, haciéndose eco de la opinión, formuló una serie de observaciones al ministro de Obras Públicas solicitando que no aceptara como tipo el material de una Casa determinada y que especificara mejor las características, condiciones y materiales de las obras a realizar, separando además, en los concursos de material ferroviario, la parte eléctrica de la mecánica.

Tampoco la situación del puerto de Barcelona era nada satisfactoria. Ni lo era la de la marina mercante, para la que se propugnaba la creación de un Banco de Crédito Marítimo. En las gestiones para la realización de la estación subterránea de la Plaza de Cataluña intervenía

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

el Ayuntamiento. Pero se hablaba ya de 260.000.000 de pesetas sin que se supiese cómo y por quién se habían hinchado de tal modo las cifras, desesperándose de lograr que el Gobierno se prestara a conceder la cantidad presupuestada, repartida en anualidades, de la consignación general de 90 millones de pesetas presentada por el ministerio de Fomento para obras de mejoras ferroviarias y enlaces y electrificaciones.

Con el traspaso de servicios a la Generalidad, ésta tuvo que crear, el 18 de septiembre, un Consejo de Trabajo, que entendiese en los recursos que se elevaran contra los fallos de los Tribunales mixtos. Sin embargo, la designación con carácter interino de los miembros de este Consejo se hizo sin tener en cuenta si representaban o no al Comercio e Industria de Cataluña. La Junta de Enlace de las Entidades Económicas de la región cursó un escrito, poco después, al Consejero de Trabajo de la Generalidad impugnando las designaciones efectuadas y pidiendo que se formara un censo social.

La República en un aprieto.

Contra viento y marea, los elementos políticos representantes de la opinión más sensata, habían logrado realizar alguna propaganda de cara a las elecciones que se anunciaban, aunque la mejor propaganda se la daba hecha la situación del país y el desencanto de los españoles que de buena fe creyeron en la República, ante los trastornos que había desencadenado el nuevo régimen. No obstante — y a pesar de que en abril se habían celebrado elecciones parciales para la renovación de algunos Ayuntamientos, saliendo elegidos por gran mayoría las fuerzas adversas al bloque gubernamental —, cogió de sorpresa al Gobierno el señalado triunfo de las derechas en las elecciones generales celebradas el 19 de noviembre de 1933, que vino a colocar a la República en una difícil posición porque los partidos triunfantes ni siquiera estaban encuadrados entre las fuerzas adictas a ella. Analizando esta situación había de declarar después Alejandro Lerroux en su libro *La pequeña historia*, que los candidatos triunfantes con filiación declaradamente republicana pasaban muy poco del centenar en el segundo Congreso de la República, y se preguntaba: "¿Qué hubiera sucedido si en la primera sesión hábil se levanta un diputado monárquico, de autoridad y de prestigio, a plantear la cuestión?". La contestación era obvia, pero tal interpelación no llegó a producirse, seguramente para evitar mayores males. Sin embargo, la reacción extremista fué inmediata, pues estallaron huelgas y motines en varios puntos de la nación, y la apertura de las nuevas Cortes, el 8 de diciembre de 1933, hubo de cele-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

brarse en medio de la anárquica situación del país. Los desórdenes persistían tanto en Barcelona como en diversas provincias. En Madrid estallaron varias bombas. Los terroristas hacían descarrilar el expreso Barcelona-Sevilla entre las estaciones de Puig y Puzol, ocasionando numerosas víctimas.

Dominado el movimiento terrorista, dimitía Martínez Barrios el 16 de diciembre de 1933 y asumía, una vez más, el Poder el líder del partido radical, Lerroux, sin mayoría parlamentaria, pero sostenido mediante un pacto con las derechas y la C.E.D.A. — Confederación Española de Derechas Autónomas —, grupo éste el más numeroso de la Cámara, acaudillado por Gil Robles, que renunció a ocupar el Poder.

El 25 de diciembre de 1933 fallecía Francisco Maciá, exaltado catalanista pero aureolado de una efectiva popularidad por su amor a las clases menesterosas, que le designaban cariñosamente "avi" (abuelo). Le sucedió en el Gobierno de la Generalidad, Luis Companys, su primer ministro, de carácter bien distinto al del antiguo coronel.

José M.ª Cornet y Enrich, nuevo Director de "La Maquinista".

Noticioso de una próxima Ley que iba a declarar su incompatibilidad con el cargo de Consejero en "La Maquinista", dimitió Eduardo Maristany. En cambio, Carlos Maristany optó por renunciar a los cargos que desempeñaba en la Compañía de M. Z. A. y por tanto continuó en la presidencia de "La Maquinista". Pero quedaba por proveer la Dirección. Así pues y habiendo desaparecido con el fallecimiento de Fernando Junoy la causa que, al enfermar éste, motivó el acuerdo de habilitar a los Subdirectores José M.ª Cornet y José Serrat para que se encargaran provisionalmente de la Dirección de la Compañía, fué nombrado Cornet para el cargo de Director en propiedad, y Serrat asumió la dirección técnica de los talleres y de las obras.

Esfuerzos para capear la situación.

La producción del año 1933 se caracterizó por su gran heterogeneidad, que puso de manifiesto el afán de los directivos de "La Maquinista" en capear la situación, sin llegar al despido de personal, aunque una gran parte de él sólo pudo trabajar, durante la mayor parte del año, dos tercios del tiempo normal. Reparaba locomotoras y calderas, construía un motor de gas pobre de 100 HP. y una máquina de vapor de 70 HP., unas cajas de evaporación, tanques para gasolina, un depósito para agua de mar y otros extraños recipientes, una caldera de 2,500 metros cuadrados de superficie de calefacción para un pueblecillo de la provincia de Málaga, unas máquinas de perchar y hasta una máquina de triturar chatarra.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Los beneficios del ejercicio fueron, naturalmente, nulos. Menos mal que quedaba en cartera el pedido de nueve locomotoras, cuatro de ellas para la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España y cinco para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, aparte de otro encargo de cuatro automotores Diesel eléctricos para M. Z. A.

Programa ministerial de apaciguamiento.

El Gobierno Lerroux, al dictado de las derechas, se propuso un programa de pacificación de los espíritus y lo fué desarrollando mientras pudo. Suavizó el régimen penitenciario de los condenados por los sucesos del 10 de agosto de 1932 y se enfrentó a la anarquía ordenando el desarme general de toda la población civil española, mientras en el orden económico favorecía los planes de la Confederación Hidrográfica del Ebro, alentaba el proyecto de un túnel submarino a través del Estrecho de Gibraltar y hacía que se aprobara por las Cortes la Ley de fuerzas navales para 1934.

Pese a las mejores garantías que ahora ofrecía el Gobierno, los patronos de la industria y el comercio no podían considerarse satisfechos de la situación y adoptaban la decisión de formar un frente único para la mejor salvaguarda de sus derechos, a menudo atropellados en la vorágine de la agitación políticosocial.

1934

Por otra parte, en las elecciones municipales celebradas en Cataluña el 14 de enero de 1934, si los elementos de derechas — "Lliga regionalista" — conservaron sus posiciones, la *Esquerra* triunfó en los núcleos industriales. La *Lliga* obtuvo 133.000 votos y la candidatura radical 20.000, según José Pla. Pero en la ciudad de Barcelona la *Esquerra* logró el 54 por ciento de los votos mientras que la *Lliga* quedaba reducida al 46 por ciento restante. Poco después, Cambó diría en el Palacio de la Música: "La *Lliga* es el partido que más elegantemente ha sabido perder, como es el partido que más generosamente ha sabido ganar".

El paro iba, de día en día, en aumento. En España existían 700.000 parados y, de éstos, 400.000 eran obreros agrícolas. De poco servía, pues, el plan de obras públicas lanzado con el pretexto de socorrerles. Se iban a destinar — de ser aprobados los proyectos — mil millones a la construcción de edificios públicos. "Todo se hace — se decía — para complacer la demagogia de un izquierdismo desorientado e inarticulado." Parte esencial del programa de apaciguamiento que llevaba a cabo el Gobierno Lerroux fué la promulgación de una amplia amnistía, que se aprobó por las Cortes el 19 de abril de 1934, contra la airada protesta de los socialistas. A tales extremos llegó ésta, que Alcalá Zamo-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Aspecto de la Plaza de San Jaime en la mañana del 7 de octubre de 1934, con el Ejército dueño de la situación, una vez dominado el movimiento que proclamó la tarde anterior la República catalana

ra sintió escrúpulos en firmar la Ley. Sus vacilaciones acarrearon la dimisión de Lerroux. Resuelta la crisis con la formación de un Gabinete presidido por el radical Ricardo Samper, ministro de Industria y Comercio del anterior Ministerio, las derechas le ofrecían su apoyo, consiguiendo que las Cortes aprobasen el acta de Calvo Sotelo y proclamaran diputado al Conde de Guadalhorce, ambos exministros de la Dictadura. La preocupación económica era considerable en todo el país, puesto que existía un déficit en el presupuesto estatal de mil millones de pesetas.

El Parlamento de Cataluña, en funciones.

El Parlamento de Cataluña, donde existía una mayoría abrumadora de *Esquerra* — partido de la Izquierda Republicana de Cataluña —, había empezado a funcionar y promulgaba una Ley municipal. Establecía la mayoría de edad a los 20 años, concedía a la mujer casada mayor independencia jurídica y adoptaba otras disposiciones que alteraban la legislación general española, no sin que motivaran en las Cortes y en la prensa encendidas polémicas. Pero cuando ocurrió el primer choque serio entre el Poder central y la región autónoma, fué al aprobar, el 11 de abril de 1934, el Parlamento catalán, tras de haberse ausentado en señal de protesta la minoría representante de la *Lliga*, la famosa Ley de Contratos de Cultivo. Anulada dicha Ley por el Tribunal de Garantías constitucionales — por estimar que invadía las prerrogativas del Estado español —, se amotinaron los "rabassaires" exigiendo actitu-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

des gallardas. El Parlamento catalán la promulgó de nuevo, reproducida literalmente. Para acentuar la rebeldía, los diputados de la *Esquerra* se retiraban del Congreso en unión de los nacionalistas vascos. En esta pugna, ocurrieron incidentes tan lamentables como el incendio del Palacio de Justicia de Barcelona, en un tumulto derivado de la vista de una causa.

Los metalúrgicos y la semana de 44 horas.

Hacía algún tiempo que los obreros metalúrgicos barceloneses solicitaban les fuera concedida la semana de 44 horas de trabajo. Presentaron el asunto al Jurado Mixto que, en mayo, lo rechazó. Apelaron entonces al Consejo provisional de Trabajo de la Generalidad y — aunque éste a menudo funcionaba de acuerdo con las imposiciones obreras — ratificó el fallo del Jurado. Pero se dió el caso de que el Consejero de Trabajo de este organismo, habida cuenta de que parecía ya inminente que se haría dicha concesión a los metalúrgicos de Madrid, Zaragoza y Valencia, acordó otorgarla a los de Cataluña. Al propio tiempo, el 2 de junio, hizo extensiva la concesión a los siderúrgicos y publicó las bases de trabajo de unos y otros en el *Boletín* de la Generalidad.

La Unión Industrial Metalúrgica entabló recurso contra tal decisión y, el 16 de junio, pidió apoyo a la Junta de Enlace de Entidades Económicas. Las repercusiones que tendría en la producción y en el coste se veían agravadas todavía más en el caso de la siderurgia, ya que eran sólo los altos hornos de Cataluña los que tropezaban con tal concesión. Las Sociedades "Material para Ferrocarriles y Construcciones, S. A.", "Torras, Herrería y Construcciones, S. A." y "Altos Hornos de Cataluña, S. A." protestaron ante la precisión de tener que interrumpir doce horas semanales más la marcha normal de los trabajos con grave perjuicio de los hornos, cuya duración media de seis meses quedaría reducida en un 25 por ciento, a la par que se les obligaba a un gasto inútil de carbón para mantener en ellos la temperatura. Y pidieron que por lo menos no se aplicara hasta que estuviese en vigor el nuevo horario en las fábricas del Norte de España, Asturias y Levante.

La imposición del nuevo horario con carácter interino en varias industrias vino a agravar los males de tal manera que, ya el 21 de agosto, se creaba una Comisión Especial encargada de elaborar un Estatuto nacional del trabajo, y se publicaba en la *Gaceta* la convocatoria para el mes de septiembre de una Conferencia Nacional Sidero-Metalúrgica que debía solucionar el conflicto, designándose representaciones de los patronos y obreros y del Estado.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Mientras tanto, al verificarse — en agosto de 1934 — las elecciones para formar el Consejo definitivo de Trabajo de la Generalidad, resultó triunfante la candidatura patronal que patrocinaba la Junta de Enlace.

La cuestión de los motores de gasolina.

Por otra parte, se tendió a solucionar la crisis que atravesaba la industria nacional dedicada a la construcción de motores de gasolina, por falta de protección arancelaria. Después de los esfuerzos que muchas fábricas y talleres realizaron en la postguerra para nacionalizar la producción metalúrgica, se habían producido numerosos quebrantos debido al trato de favor de que disfrutaba la importación de motores destinados a mejorar la agricultura, puesto que sólo abonaban 30 céntimos por kilo. Y como tales motores se importaban muchos que se instalaban en industrias y que legalmente no debían acogerse a aquella partida. Con ello resultaba que las primeras materias que — con un peso total de 445 kilos — entraban en la construcción de un motor debían pagar de derechos 268'89 pesetas, mientras que un motor terminado, cuyo peso era de 410 kilos, importado como motor agrícola, pagaba sólo 128 pesetas. La competencia era, pues, ruinosa si no se modificaba la legislación arancelaria o se fijaba el cupo de importación y se atendía a su verdadero uso posterior.

La Ley de Cultivos, pleito nacional.

Ausente la *Lliga* — como vimos — del Parlamento catalán, había conseguido hacer del asunto de la llamada Ley de Cultivos un pleito nacional. Por su parte, el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, de Barcelona — puesto al frente de la campaña contra la citada Ley —, organizaba en Madrid, el 8 de septiembre de 1934, una asamblea a la que, desafiando las coacciones de los partidos de izquierda, concurría un considerable número de terratenientes catalanes que pidieron en sus conclusiones la declaración de inconstitucionalidad de la discutida Ley y la reversión al Estado de la Justicia y el Orden Público, arbitrariamente aplicados en manos de la Generalidad desde el primero de abril.

La enérgica censura de Gil Robles al abrirse las Cortes el primero de octubre de 1934, acabó con el Gobierno Samper, siendo Lerroux encargado de formar el nuevo, en el que iban a participar ya los elementos de la C.E.D.A. El recién nacido Gabinete se constituyó, pues, con miembros de este partido, radicales y agrarios principalmente. Apenas conocida su composición, los socialistas, creyendo en peligro al Régimen, declararon en toda España una huelga general que pronto degeneró en una verdadera revolución.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Fracaso del Estado Catalán.

Donde alcanzó mayores caracteres de gravedad la situación fué en Asturias y en Cataluña. Preparándose para este movimiento, los socialistas habían facilitado el contrabando de armas en gran cantidad, como lo demostraba el alijo descubierto poco antes en San Esteban de Pravia. Los mineros estaban fuertemente armados y lo probaron ofreciendo una resistencia que requirió para reducirla totalmente una campaña de varias semanas y el empleo de fuerzas expedicionarias del ejército.

En Barcelona, fué declarada, el 4 de octubre, la huelga general dirigida por la "Alianza Obrera" — mezcla de comunistas, separatistas, socialistas y sindicalistas —, cuyas relaciones con los miembros de la *Esquerra* del Gobierno de la Generalidad eran notorias. Había adoptado éste de momento una actitud expectante ante los acontecimientos, mas pronto pasó a la acción. Dencás — Consejero de Gobernación — y Badía — exjefe de los Servicios de Seguridad — lanzaron a la calle a sus "escamots" armados, proclamando Companys, Presidente de la Generalidad, el 6 de octubre, el Estado Catalán dentro de la República Federal Española. El Ayuntamiento, convocado urgentemente, acordó su adhesión al Presidente y al Gobierno de Cataluña, con el voto en contra de los regidores de la *Lliga*. Luego Companys conminó al Capitán General, general Batet, a que con las fuerzas que mandaba se pusiera a sus órdenes para servir a la República Federal que acababa de proclamar. La contestación del general Batet fué entregar al emisario un ejemplar del bando declarando el estado de guerra y mandar fuerzas de artillería a tomar el Palacio de la Generalidad. Los mozos de escuadra al mando de Pérez Farrás las recibieron a tiros. Huyeron, abandonando las armas, los afiliados al *Estat Català* que se hallaban en la Plaza de la República, mientras tronaban los obuses de las baterías enfiladas contra el Palacio de la Generalidad y contra el Ayuntamiento. También desde el *Centre de Dependents*, situado a corta distancia del cuartel de Atarazanas, se hizo resistencia, pero fué vencida a cañonazos.

Tras la trágica noche de este 6 de octubre de 1934 en la que los receptores de radio pudieron captar, entre el fragor de la contienda, las desesperadas llamadas de auxilio del Gobierno sublevado, primero dirigidas a las fuerzas armadas del *Estat Català*, luego a todos los catalanes, poco después a todos los españoles y finalmente a los comunistas, anarquistas y socialistas, el Presidente de la Generalidad hacía pública, a las seis de la mañana, su decisión de capitular. Luis Companys y los que con él se encontraban — miembros del Consejo de la Generalidad y diputados — fueron hechos prisioneros. Desde el edificio frontero, de las Casas Consistoriales, no se había ofrecido resistencia, pero el Alcalde y los concejales que votaron su ahesión a Companys fueron

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

arrestados también. En la Consejería de Gobernación de la Plaza de Palacio se habían hecho fuertes Dencás y algunos de sus hombres. Atacados con fuego de artillería y después de enterarse de la capitulación de la Generalidad, lograron huir por una alcantarilla, pasando luego a Francia. La revuelta costó a Barcelona unos centenares de víctimas y unos días de angustia.

La subversión en las provincias de Tarragona, Lérida y Gerona había sido fácilmente sofocada. Ahora quedaba el Gobierno de la región en manos del Ejército. De la Generalidad se hacía cargo el coronel Jiménez Arenas y pronto no sobrevivía en Cataluña autoridad alguna que perteneciera a los partidos de *Esquerra* y *Estat Català*. Entre los detenidos figuraban Azaña y Bello. Después de estos sucesos, acordábase en la Cámara un régimen de transición en Cataluña, que introducía esenciales modificaciones en el Estatuto, para mayor garantía del Estado. El 25 de diciembre de 1934 era nombrado Gobernador General de la región, Manuel Portela Valladares.

El Gobierno Lerroux mostróse clemente con los sublevados, pues ninguna pena irreparable fué impuesta a los reos de la sublevación en sí, a pesar de que el Ejército, en su decisiva actuación para reprimir los desórdenes que se habían registrado con más o menos intensidad en toda



El 27 de enero de 1935 aterrizó en medio de la Plaza de Cataluña el autogiro Lacierva pilotado por Anitrán

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

España, tuviera que lamentar muy sensibles bajas. Una serie de entusiastas homenajes a las fuerzas armadas, algunas condecoraciones y ascensos y una suscripción nacional de imponente unanimidad, fueron las satisfacciones que recibió por la abnegación y el valor derrochados a lo largo de aquellas cruentas jornadas. A raíz de ellas, "la opinión española — ha escrito José Pla — se dió cuenta de que había aún en España una fuerza de salvación que no había podido ser destruída". Pero el escepticismo ante el régimen era tal que, el 5 de noviembre, Goicoechea llegaba a decir en el Congreso: "Lo que anhela el país es que desandéis todo lo andado desde el 14 de abril de 1931, ... es una obra de rectificación y de enmienda... que edifiquéis todo lo que se destruyó, para que España vuelva a ser lo que era".

Se restablece la semana de 48 horas.

Fruto de las deliberaciones de la Conferencia Nacional Sidero-Metalúrgica, celebrada en septiembre, fué la resolución dictada por el ministro de Trabajo, Anguera de Sojo, el 29 de noviembre de 1934, restableciendo, a partir de primero de diciembre, la semana de 48 horas de trabajo en las fábricas y talleres de las industrias siderúrgicas, metalúrgicas y sus derivadas que la habían reducido. No faltaron conatos de resistencia al conocerse esta resolución, ni huelgas con las que se intentó boicotearla, pero muy pronto cedió aquella actitud hostil y en Madrid, Zaragoza, Barcelona y Valencia se aplicó la ley sin mayores contratiempos. En Barcelona, las normas dadas por el general Batet fueron seguidas sin conflictos aplicándose la citada ley desde el día 5 de diciembre y restableciéndose el mismo salario-hora que regía el 9 de junio. En cambio, los metalúrgicos de Sabadell opusieron resistencia y sus talleres permanecieron cerrados hasta fines de año.

Anécdota elocuente.

El panorama expuesto en los epígrafes precedentes no anima ciertamente a considerar que la marcha de los negocios pudiera ser próspera ni muchísimo menos. La indisciplina que con tanta frecuencia se reflejaba en la calle, producía igualmente sus perniciosos efectos en el taller, donde la disminución voluntaria de rendimiento en el trabajo era la tónica más generalizada. La anécdota siguiente puede reflejar la aplicación, puesta en práctica por los obreros, de la Ley vigente sobre accidentes del trabajo debida a Largo Caballero, cuando — en octubre de 1932 — desempeñó el cargo de ministro de Trabajo y Previsión.

Realizaba "La Maquinista" en Sevilla las obras de cimentación de un puente, el de San Juan de Aznalfarache. El trabajo a la profundidad

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

que requería la hinca de las pilas resultaba penoso, a pesar de que para aliviarlo se establecían turnos de corta duración y se alternaba con otras labores al exterior. Venía observándose una gran frecuencia de accidentes, leves en su origen, pero que tenían luego complicaciones que provocaban largo tiempo la baja del obrero. La Compañía que cubría el seguro de accidentes iba aumentando la prima, quejándose siempre de que la póliza distaba mucho de ser remuneradora y llegaba un momento en que, siendo aquélla ya del 15 por ciento de los jornales asegurados, rescindía el seguro sin más explicaciones. Lo anómalo de la situación determinaba que un directivo de "La Maquinista" se trasladara a Sevilla y analizara los hechos. Éstos eran los siguientes: varios obreros, con heridas insignificantes, llevaban ya cerca de un año en curación y se disponían a reclamar una incapacidad parcial permanente. La infección de las heridas la provocaban y mantenían artificialmente los desaprensivos obreros por medio de inyecciones aplicadas a través del vendaje, a fin de no despertar las sospechas del médico del seguro. Descubierta la superchería, el Gobernador civil de Sevilla tomó cartas en el asunto. A los pocos días se lograba la curación efectiva de los pretendidos incapacitados y su vuelta al trabajo.

El de 1934, ejercicio calamitoso para "La Maquinista".

No sería difícil recurrir a otros ejemplos para demostrar que tampoco en los talleres de Barcelona iban las cosas por mejor camino. La pérdida en las construcciones se había hecho casi endémica y por unas u otras causas el importe presupuestado siempre resultaba corto en relación con el coste real.

Hubo de recurrir "La Maquinista" al despido de obreros, ya que el exceso de personal respecto al volumen de trabajo era evidente; a las jubilaciones anticipadas, a la supresión de la Comisión Delegada y, en fin, a un plan enérgico de economías. Con todo, se llegaba al final del ejercicio con un déficit oficial de 1.150.234'50 pesetas, aunque el real era mucho mayor, como se demostraba en el balance de 1935, al liquidar las obras realizadas sólo en parte durante 1934.

También la producción había revestido en 1934 una gran variedad, signo evidente de la necesidad de aceptar pedidos del género que fuera. A los trabajos que podríamos llamar habituales, cual elementos de locomotoras, apisonadoras y motores, se juntaban instalaciones para fábricas azucareras, partes mecánicas de chigres eléctricos, norayes, generadores de vapor, recuperadores de calor, maquinaria refrigeradora, un horno de cal, y varias compuertas "Stoney" para la Central de Terradets, además de las que se construían por encargo de la Casa alemana M.A.N.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Se entregaban los motores para el buque "Campilo" y se iniciaba la construcción de cardas de chapones del tipo "Platt" con nueve unidades, vendidas por conducto de "Bastos y Cía.".

Cambios en el equipo directivo.

La dureza de los tiempos imponía la inyección de savia nueva al equipo directivo. Se retiraba del Consejo Roig y Bergadá a causa de su precario estado de salud. Por análogo motivo, solicitaba la jubilación el antiguo y celoso Secretario de la Sociedad, Roberto Puig. Era jubilado también el jefe de los talleres de San Andrés, Ricardo Benito Endara. Se acordaba la separación de dos ingenieros. Dimitía, por último, el Presidente del Consejo, Carlos Maristany.

Para la Jefatura de Talleres se elegía al ingeniero Antidio Layret. Las funciones de Secretario del Consejo y de la Sociedad, unidas a las del cargo de Ingeniero jefe comercial, pasaban a ser asumidas por Manuel Junoy Cornet. Se nombraba Ingeniero jefe de la Oficina Técnica a Andrés Montaner Serra e Ingeniero de sección de dicha Oficina a Hermenegildo Puig Martí.

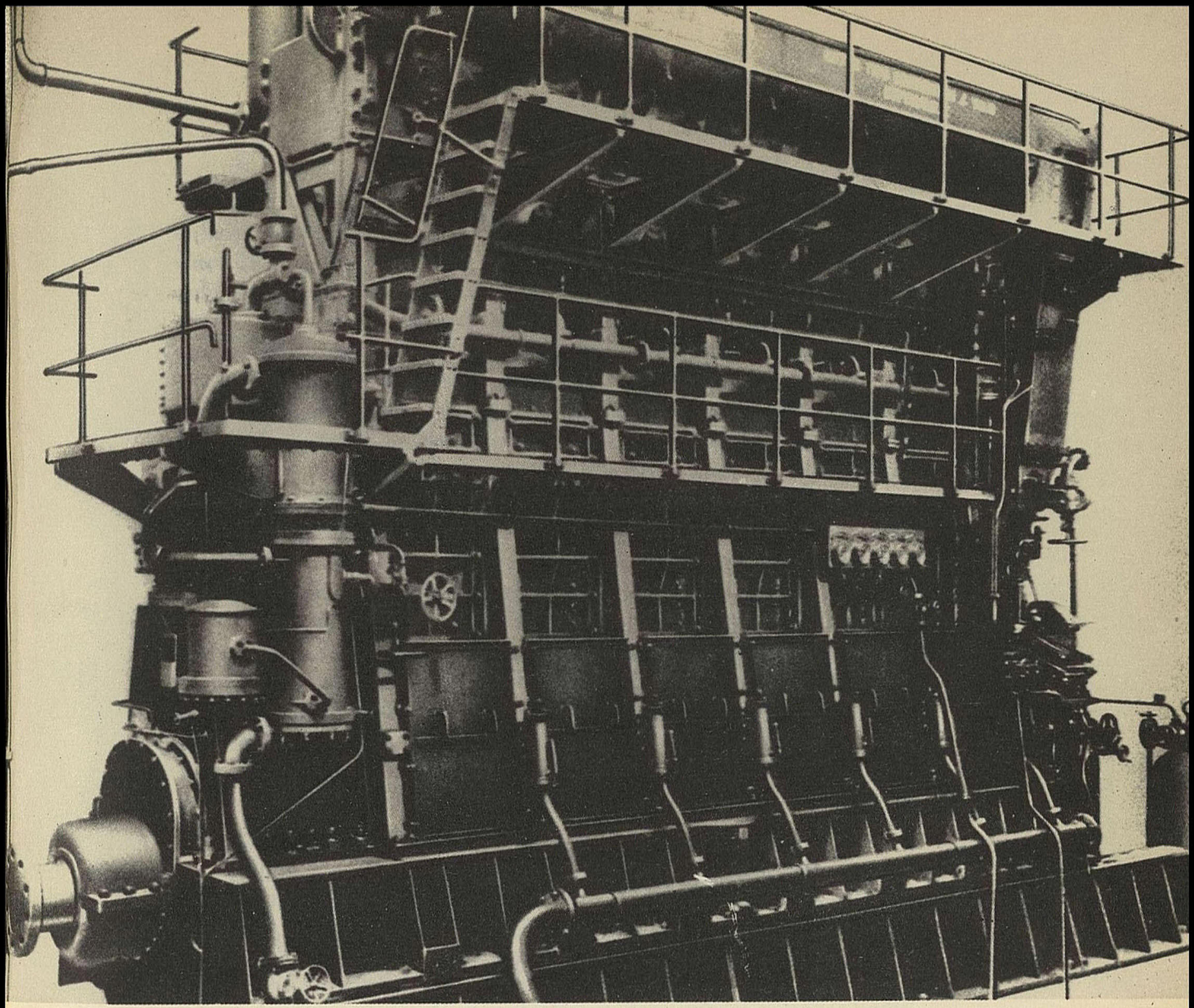
Para la presidencia del Consejo de Administración se designaba a Ignacio Coll Portabella y para la vicepresidencia, a Juan B. Borés, ambos con carácter accidental. La Compañía de M. Z. A. reforzaba su representación en dicho Consejo, designando al Subdirector de la Compañía, Emilio Santiago y, más tarde, a Julio Nogués y a Francisco Bonal. Por su parte, la Compañía del Norte incorporaba como vocal a Armando R. Flobert.

Medidas para salvar la situación.

En medio de estos cambios se había puesto en marcha una reorganización a fondo de los talleres, tal vez regidos todavía por métodos que habían sido superados por las modernas tendencias. El cálculo de los costes por procedimientos de la máxima exactitud se había convertido en una necesidad de primer orden. Y lo era también el conocimiento de un balance día por día para examinar dónde y en qué momento se desequilibraba el presupuesto y aplicar las oportunas medidas. El Consejo y la Dirección invirtieron varias sesiones en discutir todos los detalles del plan, en el que figuraban como anexos diversas conversaciones que deberían celebrarse con entidades bancarias para la obtención de los créditos necesarios. No tardó, en efecto, en conseguirse la efectiva ayuda del Banco Hispano Colonial y del Urquijo, así como otra colaboración del Banco Hispano Americano.

Emilio Santiago se mostró particularmente activo en esta fase de reorganización y proporcionó interesantes sugerencias. Por ellas trataba

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Motor Diesel B. & W., de 1.265 IHP., construído para el buque "Campilo" (1934)

de aprovechar la existencia de un crédito concedido a las Compañías para mitigar el paro obrero, que éstas iban a utilizar para poner el material en buenas condiciones de conservación.

1935

El año 1935 ofreció mejores perspectivas para "La Maquinista". Se había recibido el pedido de dos locomotoras Diesel de maniobras encargadas por M. Z. A. y la Compañía del Norte se mostraba interesada por el resultado de estas máquinas, que podrían ser también adoptadas por otras Compañías. Se esperaba un pedido de veinte locomotoras y se iba a construir también otro equipo de motores de propulsión con destino al nuevo buque, gemelo del "Campilo", que tenía en grada la "Unión Naval de Levante".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Sin embargo, a pesar de tan buenos auspicios, la crisis interna de "La Maquinista" continuaba, haciéndose preciso actuar enérgicamente para conseguir una solución eficaz de todos los problemas planteados. Fué la propia Dirección quien la propuso. Y salió del Consejo el acuerdo de conferir plenos poderes al vocal Emilio Santiago para que formase un plan de reorganización y tomara la Dirección de la Sociedad durante el período de implantación del mismo, máxime teniendo en cuenta que el Director titular, José M.ª Cornet Enrich, se hallaba enfermo de algún cuidado.

Poco después y como consecuencia del plan trazado se acordaba considerar al Director Gerente, José M.ª Cornet, en situación de licencia por enfermo, delegando el Consejo sus poderes en los vocales Santiago, Pujol y Nogués quienes, en unión de la Dirección de la Sociedad, constituirían la Comisión Delegada que presidiría Emilio Santiago.

Quedaron nombrados nuevos Subdirectores Manuel Junoy Cornet y Andrés Montaner Serra. De la jefatura de la Oficina Técnica se encargaría Hermenegildo Puig Martí. Fueron delegadas en los Subdirectores todas las facultades que los Estatutos conferían al Director, en tanto durara la enfermedad del titular.

Inicios de un año de aparente tranquilidad.

Comenzaba el 1935 y los negocios iban de mal en peor. La campaña organizada por algunos industriales castellanos contra los productos de las fábricas catalanas en beneficio de su peculio particular, despertaba la indignación de los espíritus conscientes. El propio *Diario de Madrid* decía, el 5 de enero, que era "antipatriótico y suicida confundir a Cataluña con los separatistas catalanes".

La depresión en algunas industrias llegaba a extremos gravísimos. Existía, además, el temor de que estallara un conflicto mundial. El paro se iba extendiendo y a fin de combatirlo se intentaba la intensificación de las obras municipales. Era preciso buscar un plan de conjunto que reanimara a la economía catalana.

El asunto relativo a la adquisición de 125 locomotoras para aliviar la situación crítica de las industrias metalúrgicas llevaba trazas de eternizarse. No obstante, después de numerosas gestiones, se logró verlo aprobado.

Antecedentes necesarios de un paso definitivo.

Desde principios de 1935 el panorama político nacional seguía siendo confuso, si bien acusaba ciertos signos de firmeza. La coalición gubernamental se unía en un común anhelo de servir al país, aunque convenía en la necesidad de revisar la Constitución. Mas, contraria-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

mente, el republicanismo izquierdista trabajaba en el sentido de retornar a la República lo que llamaba "el espíritu del 14 de abril".

En marzo, el paro obrero alcanzaba a cerca de 800.000 trabajadores en toda España. Fuera de algunas subvenciones otorgadas a las provincias más afectadas, no se hacía gran cosa por aliviar tan angustiosa situación.

Del pacto entre cedistas y radicales salía la participación de los primeros en el gobierno de la Generalidad, cuyos antiguos componentes habían sido trasladados a la cárcel de la Villa y Corte.

La liquidación de los sucesos de octubre de 1934 vino pronto a turbar la aparente calma. Acordó el Consejo por mayoría el indulto de veinte penas de muerte, de lo que disintieron los ministros de la C.E.D.A. que se separaron del Gobierno. Entre otros, pasó a integrar el nuevo Gabinete quien venía actuando como Gobernador general de Cataluña, Portela Valladares, siendo sustituído en este cargo por Pich y Pon, hasta entonces alcalde de Barcelona. Después de un llamamiento de Alcalá Zamora a la concordia entre los partidos gobernantes, el propio Gil Robles, jefe de la C.E.D.A., entró también a formar parte del nuevo Gobierno que constituyó Lerroux el 5 de mayo de 1935 y que se proponía atender a realidades vivas del país, dejando de lado por el momento las cuestiones doctrinales.

Procurando situarlo al margen de las cuestiones políticas, aquel mismo mes, el Consejero de Economía de la Generalidad, Alfredo Sedó, creaba el Consejo Superior de Economía. Las Ferias de Muestras iban tomando firmeza y desenvolvimiento mayores, quedando reguladas por decreto del día 24. La Bolsa de Trabajo del Ayuntamiento procedía al fichaje de obreros antes de su contratación, para que los patronos pudiesen informarse de los antecedentes de aquéllos cuando tuviesen necesidad de personal. De este modo se intentaba encauzar la economía y sustraerla del caos.

Primeros efectos de la reorganización.

A mediados de 1935 empezaron a surtir saludables efectos las medidas adoptadas en "La Maquinista". Se habían logrado algunas economías, el rendimiento del personal iba en aumento a medida que se establecían los métodos de trabajo con incentivo y las pérdidas endémicas que venían registrándose se habían cortado de raíz, sobre todo a partir del segundo semestre.

Prosiguiendo en su empeño de crearse fuentes de trabajo, la Sociedad había firmado con la casa "Burmeister & Wain's" un nuevo contrato de licencia para la construcción de motores rápidos. Y otro con la casa

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"Babcock & Wilcox" para la construcción de trenes voladores del tipo Burmeister, en el sentido de construir "La Maquinista" los motores y bogies y la "Babcock" las cajas.

Había entregado a la Compañía de M. Z. A. la primera locomotora de maniobras, con rotundo éxito, existiendo la creencia de que podían recibirse otros encargos de estas máquinas, que con los motores Diesel rápidos, la reparación de vagones que había emprendido recientemente y la construcción de grandes motores Diesel marinos, señalaban las nuevas orientaciones de "La Maquinista" en materia de trabajo. Hay que destacar que se habían entregado también algunas instalaciones de calderas de cámaras seccionales y de tubos de agua, ejecutadas bajo licencia de la casa alemana "Borsig", la más importante de las cuales era la que construía para la calefacción de la Ciudad Universitaria de Madrid.

Se habían entregado también algunas locomotoras de nueva construcción — cuatro para los Ferrocarriles del Oeste de España, y cinco para los Andaluces —, una pareja de calderas para un buque destinado a Méjico que se construyó en Cartagena, los equipos de propulsión para las motonaves "Dómine" y "Fernando Poo", seis grúas para el puerto de Tarragona, otra para el puerto de Adra, varias cardas de chapones y diversos elementos de recambios para locomotoras, amén de haber realizado un buen número de reparaciones de vagones y de locomotoras, un puente sobre el río Albaida, en la línea de Encina a Valencia, diversas instalaciones para azucareras y otras de varios géneros.

El "estraperlo" y la política.

Joaquín Chapaprieta, ministro de Hacienda, había elaborado en el ínterin una llamada Ley de Restricciones, inspirada en principios de gran austeridad y que teóricamente había de aliviar el presupuesto en 170 millones de pesetas. La publicación en la *Gaceta* del 28 de septiembre de 1935 de los decretos que ponían en vigor dicha Ley levantó un verdadero clamor, pues no dejaban ni una rama de la administración pública sin podar. Llegaban hasta limitar, con muy pocas excepciones, el uso de los coches oficiales.

Fué por entonces cuando se pronunció en España por primera vez el vocablo "estraperlo", que luego había de quedar incorporado al léxico corriente como sinónimo de negocio sucio. El holandés Daniel Strauss había cursado una denuncia al Presidente de la República explicando sus relaciones con ciertos gobernantes para establecer en España un juego de azar llamado "straperlo". No fué éste el único escándalo, pues el Jefe del Gobierno, a la sazón Chapaprieta — desde el 25 de septiembre —, resultó acusado, en pleno Parlamento, de connivencias con cier-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

tas sociedades financieras. Y todavía se produjo otra denuncia sobre irregularidades en Colonias que dió lugar a que las Cortes se erigieran en tribunal para juzgar sobre la culpabilidad de los encartados. Se derrumbó aquel Gobierno el 9 de diciembre sumido en el desprestigio y se hizo precisa la disolución de las Cortes.

Entre tanto se gestaban las alianzas políticas con vistas a las próximas elecciones. La unión de socialistas e izquierdas con las demás ideologías extremistas — la Federación Anarquista Ibérica entre ellas — consumaba la formación del *Frente Popular* propugnado por Moscú. Respecto a las derechas, el acuerdo se manifestaba más difícil.

Balance y Memoria de 1935.

En conjunto, la actividad había sido bastante importante durante el año 1935 en "La Maquinista". Ello no obstante, el balance era negativo, pues se liquidaba con una pérdida de 2.129.356'11 pesetas. Justo es reconocer, sin embargo, que la mayor parte de la pérdida provenía de ejercicios anteriores y que tenía como contrapartida la experiencia técnica obtenida y el estado de preparación en que quedaban los talleres para emprender con provecho obras, que al ser ejecutadas por primera vez, era difícil que pudieran producir beneficios.

La Memoria del ejercicio recogía estas impresiones y se mostraba moderadamente optimista, aunque reafirmando a pesar de todo la solidez económica de la Sociedad. Se registraba como nota satisfactoria la entrega del primero de los cuatros coches automotores encargados por M. Z. A. y se anunciaban varios pedidos de importancia. Uno de ellos estaba ya en ejecución al finalizar el 1935. Consistía en un gasómetro de disco, proyectado por la Casa "Maschinenfabrik Augsburg Nüremberg (M. A. N.)", que la "Catalana de Gas y Electricidad" de Barcelona encargó a dicha firma y cuya construcción y montaje había sido confiada por ésta a "La Maquinista". Sus enormes proporciones, que permitían el almacenamiento de 100.000 metros cúbicos de gas, le daban un peso de más de 1.000 toneladas. Emplazado en la barriada de Pueblo Nuevo, cerca del mar, su elevada silueta resulta visible desde cualquier punto medianamente elevado de la ciudad. Cuando la tremenda convulsión de 1936 venga a remover hasta sus entrañas el viejo solar patrio, estará a punto de terminarse el gasómetro.

De Portela al Frente Popular.

1936

Portela Valladares había logrado formar su segundo Gabinete el 31 de diciembre de 1935. El 2 de enero de 1936 dió a la prensa una declaración enjuiciando el panorama que ofrecía el país en estas palabras: "La hostilidad implacable entre derechas e izquierdas, el rumbo

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

exterminador con sus caracteres de guerra civil, que no tiene en cuenta ni se detiene ni ante los más altos Poderes, salvaguardados en todos los países por el respeto ciudadano, abren, más que un interrogante, una sima ante el país que alcanza con sus estragos a las propias fracciones amenazadas de alternativas violentas".

El 7 de enero de 1936 se acordaba la disolución de las Cortes. El 16 de febrero, estando todavía en el Poder Portela Valladares, se celebraban las elecciones que daban una ligera mayoría al Frente Popular sobre el conjunto de centro y derechas. Aun cuando el triunfo de las izquierdas era bien modesto, pues las fuerzas que podían oponérseles sumaban casi la mitad del nuevo Parlamento, las masas se lanzaron a la calle exigiendo el Poder para el Frente Popular, planteando el Gobierno la crisis el día 19. Azaña constituyó a continuación un Gobierno formado por elementos casi exclusivamente de izquierdas. Fué el principio del fin.

Comunistas, anarquistas y socialistas coaccionaron al Gobierno — que mal podía evadirse de sus compromisos electorales — para el cumplimiento de la amnistía pactada. Con las Cortes disueltas y sin que lo acordara el nuevo Parlamento, el 21 de febrero de 1936, se aprobó la amnistía general y se autorizó al Parlamento catalán a reanudar sus funciones, reintegrándose Companys a la presidencia y entrando seguidamente en funciones el Gobierno de Cataluña, que desde 1934 había permanecido encarcelado.

Otra de las medidas del programa del Frente Popular fué el decreto de la readmisión obligatoria de obreros despedidos, formulado el primero de marzo de 1936, organizándose aquel mismo día una gran manifestación para celebrar el triunfo del citado Frente, constituído en Cataluña por la unión de la *Esquerra* con la F.A.I.

La anarquía reemprendió su reinado apenas interrumpido. Se quemaron iglesias, los centros políticos de derechas fueron asaltados en diversos puntos de España y el asesinato del adversario político se convirtió en lema de las masas endiosadas. La guerra civil había empezado de hecho.

De nuevo, la jornada de 44 horas.

El triunfo del Frente Popular no podía menos que hacerse patente también en el trabajo. Una orden del ministerio de Trabajo, fechada el 5 de marzo de 1936, dispuso que la jornada máxima normal de labor en las industrias siderúrgica y metalúrgica volviese a ser de cuarenta y cuatro horas semanales, como ya se había intentado en 1934. Otra orden, del día 12, advertía que el nuevo horario había empezado a regir desde el día 9.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El Gobierno prometía compensar a estas industrias con un plan de obras en proyecto que impulsaría sus actividades. Y, en cambio, conservaba los jornales vigentes, considerando como extraordinarias — a efectos de pago — las cuatro horas restantes en los talleres que siguieran trabajando 48 horas por mantener su organización en turnos de ocho horas.

La Conferencia Nacional de las industrias siderúrgica y metalúrgica debía reanudar sus actividades, abriéndose un período de información que se cerraría el 15 de abril.

Estas innovaciones, como era de esperar, provocaron un violento conflicto entre las organizaciones patronales y obreras. Algunos talleres cerraron. Y en otros, varios trabajadores, del 23 de marzo al 4 de abril, observaron la jornada semanal de cuarenta horas.

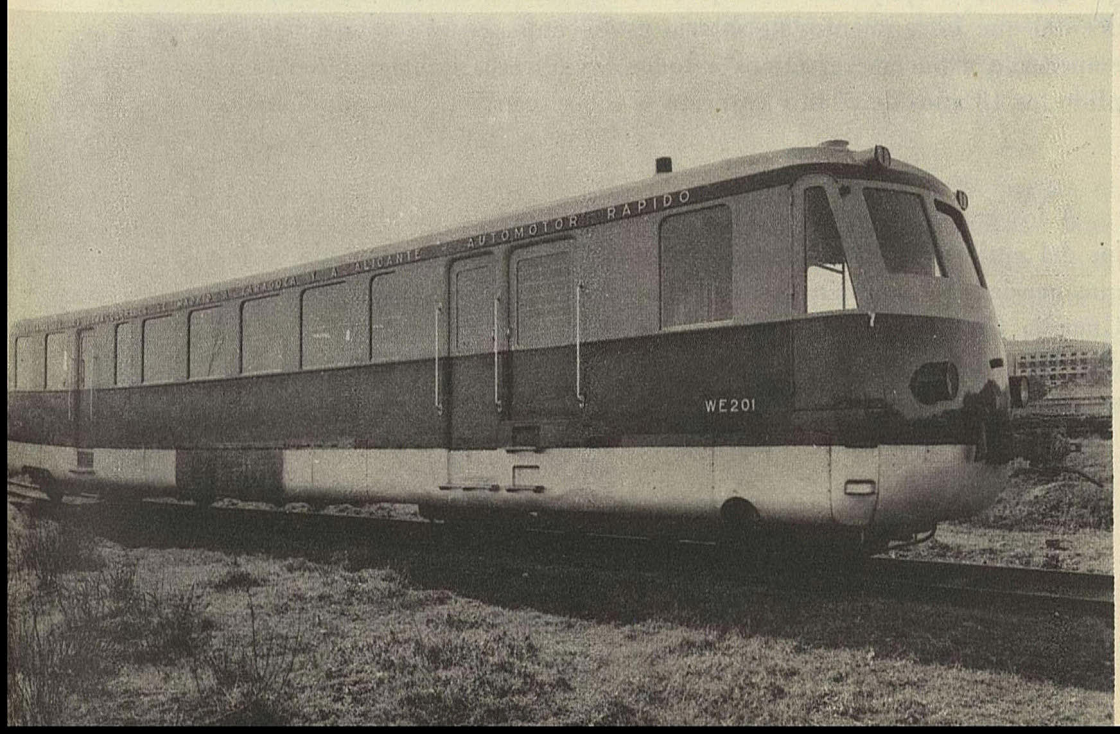
El laudo de Martín Barrera.

A la postre, el 5 de abril, patronos y obreros decidieron someterse al arbitraje de Martín Barrera, Consejero de Trabajo de la Generalidad, quien, el mismo día, propuso un laudo, valedero por dos años, en que se decía que se observarían las bases de trabajo ya en vigor y se establecía un aumento de salario — de una peseta diaria a los obreros de las industrias siderúrgica y metalúrgica y de cincuenta céntimos a las mujeres y aprendices —, calculado sobre las citadas bases de 1930.

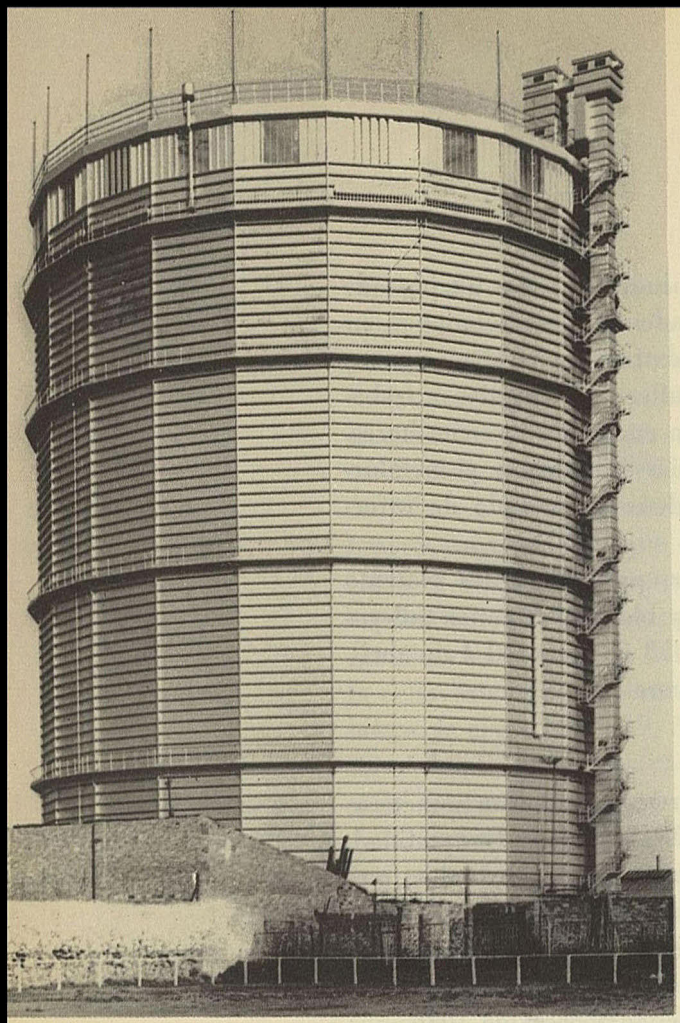
Previendo incidentes en la aplicación del laudo arbitral, se disponía que las divergencias serían solucionadas por una Comisión Mixta Especial integrada por tres patronos y tres obreros y presidida por el propio consejero Barrera.

La política seguía, mientras tanto, su trayectoria. Después de unos agitados debates en torno a la discusión de actas, en los que el partidismo

Coche automotor Diesel, con motor Brumeister & Wain, de 205 HP., entregado a la Compañía de M. Z. A. en 1936



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Gasómetro de 100.000 m.³ construído para la Compañía Catalana de Gas y Electricidad, de Barcelona (1936)

desposeyó de buen número de ellas a las derechas en beneficio de la mayoría gubernamental, se declaró agotada la prerrogativa presidencial. Y el 7 de abril acordóse en la Cámara la destitución de Alcalá Zamora.

Por su parte la "Unión Industrial Metalúrgica", que agrupaba a los patronos del ramo, previa una serie de gestiones, resolvió reunirse en asamblea el 9 de abril en la Sala Mozart. Acordó aceptar el laudo de Barrera y poner fin a las disidencias, haciendo que sus socios abonaran a los obreros un aumento del 10 por ciento sobre las horas trabajadas durante las dos semanas anteriores en los talleres que no permanecieron cerrados.

Los obreros no se mostraron satisfechos e intentaron coacciones y disturbios. Son conocidos, por ejemplo, los incidentes del desfile militar del 14 de abril en Madrid. Aunque al día siguiente se volvió a trabajar con aparente normalidad, las organizaciones obreras intentaron persistir en su demanda de que fuesen readmitidos los obreros despedidos desde 1931, mediante amenazas personales y siguiendo la táctica de reducir la producción normal de los talleres en un 50 por ciento.

Ante la ilegalidad de tales subversiones, el día 16 del mismo mes de abril de 1936, el presidente de la "Unión Industrial Metalúrgica" tuvo que recabar el apoyo del Consejero de Trabajo. Éste, dos días después, decidió que los aumentos de salario establecidos en el laudo del día 5 empezaran a hacerse efectivos a todos los obreros que hubiesen cumplido los 18 años de edad y con esto se dió el conflicto por solucionado.

Incidentes y protestas.

A los graves incidentes del desfile militar del 14 de abril siguieron los del entierro del magistrado Pedregal, herido en un atentado, y los que ocasionaba también otro sepelio, el del malogrado alférez de la Guardia Civil muerto a consecuencia de las heridas recibidas en los disturbios del día 14. Falange Española — el nuevo partido fundado en octubre de 1933 — organizaba una manifestación de protesta al grito

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de "Abajo Azaña" y eran detenidos sus dirigentes, entre ellos José Antonio Primo de Rivera y Fernández Cuesta, que, absueltos más tarde por el Juzgado, quedaban sin embargo presos por orden gubernativa.

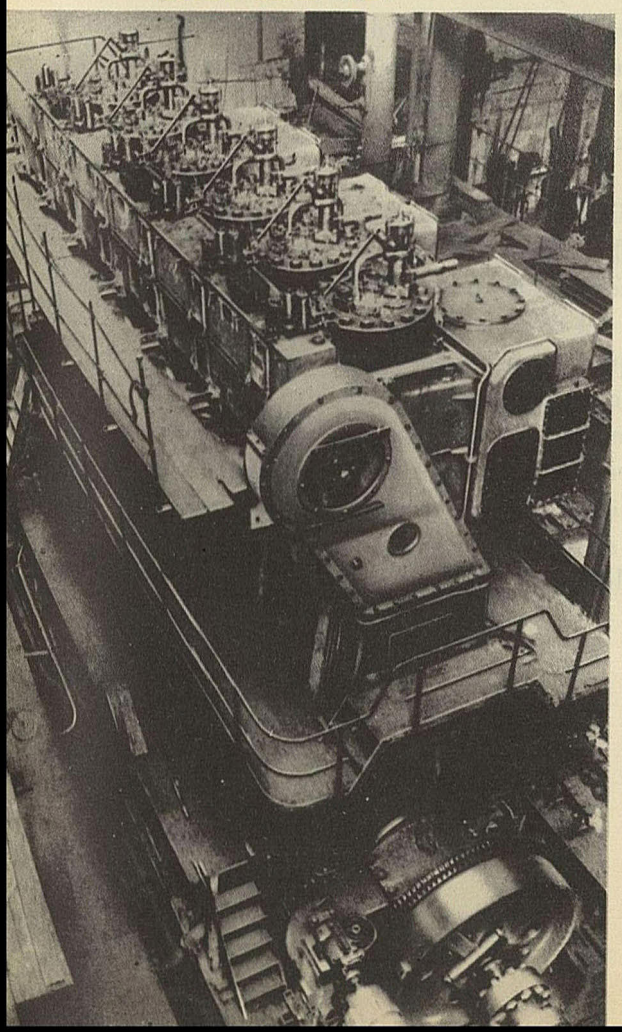
Gil Robles leía en el Parlamento y publicaba en la prensa una escalofriante estadística de los sucesos acaecidos desde el 16 de febrero al 2 de abril. Se contaban por centenares los asaltos, robos e incendios, con 56 iglesias destruídas, y siendo muchísimos más los conflictos de todo orden que se habían planteado.

Angustia y alarma.

Casares Quiroga, nombrado ministro de la Gobernación al ser poco menos que destituído el anterior titular, Amós Salvador, había emprendido su actuación declarada contra el Fascismo, término vago en el que podían considerarse comprendidos cuantos estuvieran disconformes con el estado caótico de la nación.

Cuál no sería éste en Cataluña cuando el 21 de mayo se publicaba en la prensa una nota difundida por el Consejero de Trabajo de la Generalidad declarando que era tal el número de huelgas planteadas, que "el movimiento entraba abiertamente en las esferas penumbrosas de un ambiente enrarecido que a todos llenaba de alarma y de zozobra".

Motor Diesel-Krupp, de 2.500 caballos efectivos, construído para la motonave "Dómine" (1936)



Por una interpretación abusiva del texto de la disposición ministerial del primero de marzo, obligando a la readmisión de los obreros despedidos en Asturias con motivo de los sucesos de octubre de 1934, adquirían condición de "represaliados" los que "La Maquinista" había tenido que despedir por falta de trabajo y mediante la indemnización legal correspondiente, imponiéndosele ahora admitirlos de nuevo.

Acción contra el capital.

El sistema de lucha puesto en práctica por los organismos obreros ya no era el de obtener reivindicaciones. Tendía simplemente al desgaste del capital, cosa que iba consiguiendo. En efecto, si por una parte no se trabajaba y por otra

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

se obligaba muchas veces a que se pagaran los salarios de holganza, era evidente que los patronos habían de desinteresarse de sus empresas, que sólo pérdidas y preocupaciones sin fin les proporcionaban. De ahí que algunas industrias fueran entregadas a los obreros para su explotación. En Valencia, el Gobernador ponía en sus manos los servicios del transporte urbano. La "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces", de la que había tenido que hacerse cargo un delegado del Estado, hacía lo propio.

El bloque patronal había intentado reaccionar frente a tal situación y anunció un cierre general de comercios e industrias para el 10 de junio, al que el Gobierno se opuso.

Tras una nueva serie de huelgas en Barcelona y en diversas capitales de España y cuando ya Galicia había celebrado su plebiscito para decidirse por la autonomía y obtener otro Estatuto, el 11 de julio elementos de Falange Española lograron apoderarse por sorpresa de la emisora Radio Valencia y difundían un encendido manifiesto en estéril tentativa de alzarse contra aquel camino de ruina. De nada sirvió. El día 12 se producían en Madrid nuevos motines y el 13 se consumaba el alevoso asesinato de Calvo Sotelo, verdadero crimen de Estado ejecutado por los propios agentes de la autoridad.

Subversión de valores morales.

Al reunirse el 16 de julio la Diputación permanente de las Cortes, el Conde de Vallellano leía ante la asamblea un mensaje que era una acusación de asesinato dirigida contra el Jefe del Gobierno — a la sazón Casares Quiroga, después de que la Cámara había elegido a Azaña para la presidencia de la República —, y anunciaba que las derechas no querían seguir amparando la farsa de fingir la existencia de un Estado civilizado y normal, cuando en realidad, desde el 16 de febrero la subversión de los valores morales había conseguido poner la autoridad y la justicia al servicio de la violencia y del crimen.

En quiebra la autoridad y la ley, que ya no existían como garantía para los derechos esenciales de la personalidad humana, sin otra seguridad para cada ciudadano que la que pudieran proporcionarle sus propios medios de defensa, la parte sana del inerme pueblo español puso sus esperanzas en el Ejército. Con él se alió fervorosamente cuando en el impulso supremo del 18 de julio se lanzó a la palestra en funciones de poder supletorio, ya que todos los demás habían perdido su eficacia y legitimidad.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO XII

ENTRE LAS CONVULSIONES DE UNA GUERRA CIVIL, SURGE LA NUEVA ESPAÑA

(1936-1939)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

En las primeras horas de la tarde del 17 de julio de 1936 empezaron a circular, en Barcelona, rumores, más que noticias concretas, acerca de la sublevación de las guarniciones de África y del manifiesto de su jefe, el general Franco. Se hablaba también de otras regiones militares dispuestas a secundarla. La efervescencia iba en aumento a medida que transcurrían las horas y adquirían visos de certeza las informaciones confusas de los primeros momentos. El sábado, día 18, ya no cabían dudas sobre la magnitud del acontecimiento.

Ambiente de ansiedad.

1936

"La Maquinista" no podía sustraerse al ambiente de general ansiedad. En el taller, en las oficinas, se vivía pendiente de las noticias que llegaban por diversos conductos. Inevitablemente éstas repercutían en la Dirección. Tras el despacho de los asuntos oficiales, surgían las preguntas obligadas: "¿Qué se sabe?", "¿qué se dice?", pidiendo detalles de los sucesos. Emilio Santiago Puertas, recién nombrado Consejero-Director desde que el Gobierno le había desposeído de su cargo de Subdirector de la Compañía de M. Z. A., era uno de los que con mayor calor comentaban la situación y apreciaban la gravedad, contra el parecer de quienes aseguraban que no pasaría nada y frente a la opinión también de los que creían que el Movimiento tendría un triunfo fácil. "Habrá lucha y será cruenta", decía Santiago sin prever que él mismo estaba destinado a ser una de las primeras víctimas.

Al terminar, a mediodía, la jornada laboral de aquel sábado, un angustioso interrogante quedaba abierto.

El Alzamiento en Barcelona.

La noche siguiente fué de febril actividad en los centros oficiales y políticos. Noticioso ya de que el Alzamiento Nacional era un hecho, el Gobierno de la Generalidad, presidido por Luis Companys, había repartido armas a los elementos separatistas y marxistas. Y cuando, a las cinco de la madrugada del domingo, el Ejército se lanzó a la calle, se encontró con una resistencia organizada, aunque movida por muy distinta inspiración: unos iban a defender la República, otros a luchar por la independencia de Cataluña y otros, en fin, a derrocar como fuera

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

el orden social establecido, como primer objetivo para instaurar luego el que conviniera a su propia ideología: ya el socialismo, ya el comunismo libertario o el estatal, ya la anarquía. Estos elementos heterogéneos, unidos a la chusma parásita de toda gran ciudad, fueron los que frustraron la tentativa de las escasas fuerzas militares disponibles que, con alguna que otra inhibición — la Guardia Civil permaneció acuartelada —, intentaron en Barcelona sumarse al Alzamiento.

La aportación civil — más selecta que numerosa —, integrada por elementos de Falange Española, Comunión Tradicionalista, Renovación Española y otras agrupaciones españolistas y antirrevolucionarias, constituyó un buen auxilio. Su ayuda, sin embargo, no podía ser decisiva. El heroísmo de que hizo gala sólo condujo a aumentar el número de vidas sacrificadas en aquel esfuerzo.

El general Goded.

El general Goded — con objeto de dirigir el levantamiento en Barcelona — llegó a la ciudad procedente de Palma de Mallorca a media mañana del domingo, cuando ya la tentativa militar estaba virtualmente fracasada. A pesar de ello, trató todavía de alentar su desarrollo. Al no conseguirlo, se hizo fuerte en la Capitanía General con un grupo adicto hasta que, al atardecer, a causa de las bajas sufridas y tras de haber soportado el edificio más de cuarenta disparos de artillería, tuvo que rendirse previa condición de que los sublevados sólo se entregarían a fuerzas de Asalto o de la Guardia Civil. Esta garantía no fué bastante, sin embargo, para evitar que las turbas arremetieran contra los rendidos.

Conducido el general Goded a presencia de Companys — Presidente de la Generalidad —, éste le intimó a que por radio ordenara a las tropas sublevadas el cese de la resistencia. Forzado a ello, Goded dijo unas breves palabras liberando de su compromiso a las tropas que le acompañaban, "si querían evitar el derramamiento de sangre".

En diversos cuarteles y en el Hotel Colón de la Plaza de Cataluña se llevó también hasta los últimos límites la resistencia de los sublevados, pero todo fué inútil. El Alzamiento había fracasado en Barcelona. Y pronto habrían de conocerse las consecuencias puesto que no era un Gobierno fuerte quien triunfaba, sino la revolución bolchevique y el caos social y político.

El mismo domingo por la mañana, cuando aun se mantenía indecisa la lucha en las calles, empezó ya la quema de conventos, iglesias y centros parroquiales, precedida de saqueos y profanaciones. Por la noche, el resplandor de innúmeras hogueras iluminaba trágicamente la ciudad estremecida y a merced de las turbas incontroladas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Fracasado el Alzamiento Nacional en Barcelona y disuelto el Ejército, la soldadesca licenciada desfila puño en alto ante la sede de la Generalidad

Se ha calculado que, en un par de días, fueron sacadas de armerías y cuarteles cerca de cuarenta mil armas, que en su mayoría fueron a poder del paisanaje afiliado a la C. N. T. y a la F. A. I. Surgieron "milicianos" por todas partes, empezando el reinado del terror, la ocupación de las fábricas, los registros domiciliarios y los asesinatos a mansalva.

La llamada "normalidad ciudadana".

Hacia el día 22 de julio de 1936 comenzó a restablecerse la que se dió en llamar "normalidad ciudadana". Salieron todos los periódicos, si bien la Generalidad se había incautado de *La Vanguardia*, *El Noticiero*, *Las Noticias*, *El Día Gráfico*, *La Noche*, *El Liberal*, *La Veu de Catalunya* y *L'Instant*, que continuaron publicándose con el mismo nombre, aunque los dos últimos fueron suprimidos poco después. *El Correo Catalán*, órgano tradicionalista, se convirtió en *La Batalla*, editado por el P. O. U. M. — Partido Obrero de Unificación Marxista —. El diario católico catalanista *El Matí* se transformó en órgano del P. S. U. C. — Partido Socialista Unificado de Cataluña —, con el título de *Treball*. El partido separatista "Estat Català" adueñóse del decano de la prensa española, el monárquico *Diario de Barcelona*, que transformó en *Diari de Catalunya*. Siguieron publicándose — aunque sometidos a censura — los demás diarios barceloneses de filiación izquierdista reconocida. Alguno, como *Solidaridad Obrera* — órgano de la C. N. T. —, ni siquiera se llegó a someter a esta censura.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"La Maquinista" en la vorágine revolucionaria.

Siguiendo la consigna sindical de "Todos a luchar: nadie a trabajar", los obreros barceloneses se hallaban en huelga desde el día 19. En "La Maquinista", el grueso del personal se reincorporó al trabajo el citado día 22 de julio de 1936, pero los obreros que militaban en las organizaciones sindicales le habían precedido. De modo que funcionaba ya un comité de control y se realizaban, en el taller, blindajes de camiones y otros trabajos de orden bélico. Cuando el jueves, día 23, las organizaciones obreras declararon terminada la huelga, se volvió a trabajar en numerosas industrias. Cada fábrica tenía guardia armada en la puerta, que exigía a los empleados la presentación del carnet sindical. La mayoría carecía entonces del citado carnet, lo que dió lugar a una sindicación precipitada que fué a engrosar las filas de la U. G. T., por considerar a dicha organización de tendencias más moderadas que la C. N. T.



La iconoclastia y la barbarie de los revolucionarios en julio de 1936 dejó los templos convertidos en montones de escombros, como el de Belén en la Rambla de Barcelona.

Los elementos directivos de la Sociedad fueron llamados a ocupar sus puestos, entre otras razones porque la formalidad de su firma resultaba imprescindible para hacer efectivos los talones bancarios, aunque tampoco ella sola bastaba luego puesto que otras firmas del comité debían respaldarla. Desde el propio día 23 de julio quedaba intervenida la banca privada.

La España blanca y la Junta de Defensa Nacional.

La división de España en dos zonas, la blanca o nacional y la roja, era un hecho. A pesar de su fracaso en Barcelona, el Movimiento había triunfado desde el primer momento en 29 de las 50 capitales de provincia. A no tardar empezó la obra de reconquista y liberación.

Para unificar el esfuerzo común de la España blanca, el propio

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

día 23 de julio de 1936 se formó, en Burgos, un órgano de Gobierno llamado Junta de Defensa Nacional, que pasó a presidir el general Cabanellas, como más antiguo de los que constituían la jefatura del Movimiento. Eran vocales de dicha Junta los generales Saliquet, Ponte, Mola y Dávila, junto con los coroneles de Estado Mayor, Montaner y Moreno Calderón. Esta Junta confirió al general Franco el mando en jefe del Ejército de Marruecos y del Sur de España, nombrando al propio tiempo al general Mola para la jefatura del Ejército del Norte.

Halagos a la masa obrera.

Mientras tanto, en Barcelona la revolución triunfante tuvo que mostrarse dadivosa con el obrero que, ingenuo como de costumbre, se llamaba a engaño al día siguiente de haberse adueñado del taller o de la fábrica, viendo que su situación no había cambiado, que su jornal y sus obligaciones seguían siendo las mismas y que, a lo sumo, los emancipados del yugo del trabajo eran unos pocos de sus antiguos compañeros, ahora usufructuarios del coche del patrono.

Para halagar a las masas, la Generalidad decretó, el 25 de julio de 1936, la semana de cuarenta horas, la rebaja de los alquileres de viviendas a la mitad de su importe y un aumento general de salarios del 15 por ciento. Fundado es suponer que este aumento no venía a satisfacer verdaderas necesidades, cuando en muchas empresas la asamblea de los trabajadores acordó por aclamación ceder el plus a beneficio de los gastos de guerra. Este desprendimiento no fué de larga duración, pues, enfriados los primeros entusiasmos y ante el encarecimiento real de la vida que pronto empezó a sentirse, otra asamblea, con más calma y mayor sinceridad de sufragios, decidió que el Estado contaba ya con medios económicos suficientes para continuar la guerra.

Bajo las horcas caudinas.

De todos modos, no hubo en "La Maquinista" acritud ni graves violencias por entonces, pese a ser numeroso y heterogéneo su personal. La Dirección no mandaba, pero existía. Sin embargo, uno de aquellos días — habrían transcurrido ocho o diez desde el 18 de julio — Emilio Santiago, que vivía en Sitges, no compareció. Se hicieron indagaciones y tan sólo se pudo averiguar que unos individuos del Comité Ferroviario, llegados de Madrid, se lo habían llevado detenido, no se sabía adónde. Su cadáver apareció poco después, acribillado a balazos, en un lugar de la barriada barcelonesa de Casa Antúnez.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Directivos, ingenieros, jefes, contramaestres, todo el que ostentaba un cargo de mando, hubo de pasar por las horcas caudinas del juicio de sus subordinados de ayer. Se produjeron, como era de esperar, numerosas destituciones. Algunas iban acompañadas de despido; otras llevaban aparejada de momento la postergación o el ostracismo y, poco después, la denuncia y la detención. El Director Cornet, enfermo e imposibilitado, era jubilado con una exigua pensión. Nicolás Sant y Tous, el antiguo Subdirector, fué despedido. Un peón se encumbraba a Director.

El concurso de las industrias metalúrgicas.

Convocados urgentemente por la Generalidad, se presentaron en la Consejería de Gobernación de la Plaza de Palacio, técnicos y exdirigentes de las industrias metalúrgicas barcelonesas susceptibles de ser utilizadas para fines bélicos. Allí se les informó oficialmente de la situación: España había quedado escindida en dos partes y sus respectivas fuerzas armadas estaban en lucha. Aquello significaba la guerra civil y se exigía la colaboración de todos para ganarla.

El requerimiento no tenía nada de formulario. Algún representante industrial que no acudió con puntualidad a la cita — cosa explicable no habiendo taxis y funcionando apenas los tranvías — tuvo que llegar a ella conducido por una pareja de guardias, quedando luego detenido e incomunicado. Y su libertad sólo se pudo obtener a costa de humillantes gestiones y de la garantía personal de los demás.

La propia Generalidad creaba, a 29 de julio, una Caja Oficial de Descuentos y Pignoraciones para hacer anticipos a las empresas industriales y comerciales y la dotaba con cinco millones de pesetas.

Primeros éxitos militares.

La España Nacional no perdía, mientras tanto, el tiempo. Organizado y dirigido por Franco, salió de Melilla, el 5 de agosto de 1936, el primer convoy de fuerzas del Ejército de África. En un golpe de audacia logró atravesar el Estrecho, forzando el bloqueo de la escuadra roja.

En Barcelona, la Generalidad de Cataluña daba, los días 6 y 8 de agosto, varios decretos creando el Comité de Industrias de Guerra y un Comité de Economía.

El Ejército Nacional del Sur cosechaba sus primeros triunfos. Mediante la toma de Mérida, establecía, el 10 de agosto, la unión con el Ejército del Norte para ir a la formación de un frente continuo indispensable para la buena marcha de la campaña, que proseguía luego impetuosamente.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Caos y terror en la zona roja.

Situada en la retaguardia roja, Barcelona seguía en el caos y el terror. Muchos ciudadanos, familias enteras incluso, fueron asesinados por grupos de sicarios, con carnet sindical o con credencial de policía. Se hicieron tristemente famosas las "patrullas de control" que empezaron a actuar el 8 de agosto de 1936. Las siniestras "checas" y el S. I. M. — Servicio de Investigación Militar — completarían posteriormente el cuadro de iniquidades.

El buque "Uruguay" quedó convertido en prisión flotante de los detenidos con motivo del Alzamiento. Pero, antes de que pudieran actuar los llamados "tribunales de justicia popular", la turba homicida, recelosa de que pudiesen conservar la vida elementos señalados ya como futuras víctimas, se lanzó a sacarlos de la prisión para acabar con ellos. El 12 de agosto de 1936 fueron fusilados los generales Goded y Fernández Burriel, condenados a muerte el día anterior, por un titulado Consejo de Guerra.



Emilio Santiago Puertas, Consejero-Director de "La Maquinista", inmolado por los rojos en 1936

La suerte de las armas.

Faltaba una bandera a la España Nacional y se reinstauró la de los colores rojo y gualda, que en un acto de enfervorizada emoción era izada en el Ayuntamiento de Sevilla el 15 de agosto, en presencia de los generales Franco, Millán Astray y Queipo de Llano.

Mientras la disciplina y la seguridad en el triunfo daban fe y aliento al Ejército Nacional, en la zona roja se sucedían los acontecimientos de signo contrario. Eran batidos los milicianos en todos los frentes y la aventura del desembarco en Mallorca por fuerzas salidas de Barcelona el 17 de agosto de 1936, terminaba en fracaso.

Los medios económicos para continuar la guerra se los proporcionaba el Gobierno catalán por procedimiento expeditivo, incautándose,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

por decreto del 24 de agosto, de las sucursales del Banco de España radicadas en su territorio y de las Delegaciones de Hacienda de las cuatro provincias.

Tras de nuevos éxitos militares, entre los que figuraban la toma de Irún y el cierre de la frontera con Francia, el Ejército Nacional iniciaba la ofensiva que, el 27 de septiembre, culminaba en la liberación de los defensores del Alcázar de Toledo, mandados por el coronel Moscardó.

Franco, Jefe del Estado.

La victoria de las armas nacionales se presentaba cada vez más clara, aunque todavía quedaba por delante una campaña larga y dura. España resurgía. El 29 de septiembre de 1936 adquiría forma jurídica el nuevo Estado concebido por el Movimiento. Su Caudillo Franco era nombrado Jefe del Estado y Generalísimo de sus Ejércitos. El primero de octubre, recibía en la Capitanía General de Burgos, de manos de la Junta de Defensa, los plenos poderes que correspondían a tan alta magistratura.

Programa de Gobierno.

El nuevo Jefe del Estado y Generalísimo de sus Ejércitos se dirigió al país en alocución radiada exponiendo un programa de Gobierno que equivalía a poner los cimientos de una nueva España organizada dentro de un amplio concepto totalitario y que había de asentarse en los más severos principios de autoridad. He aquí los principales puntos del manifiesto:

Respeto a la peculiaridad de la región, sin menoscabo de la más absoluta unidad nacional; robustecimiento del municipio como célula nacional; sustitución del sufragio popular por la consulta a través de órganos técnicos y corporaciones; garantía absoluta al trabajo sin servidumbre al capitalismo; obligación de trabajar declarada por igual para todos los españoles; Estado no confesional, pero concordado con la Iglesia Católica; política tributaria encaminada a que los impuestos recaigan especialmente sobre quien por su capacidad económica deba soportarlos; ayuda a la independencia del campesino; exclusión de todo contacto soviético en las relaciones comerciales.

Creación de la Junta Técnica del Estado.

Sin perder momento, emprendió el general Franco la reorganización de España. Una de sus primeras leyes orgánicas fué la creación de la Junta Técnica del Estado. Presidente de ella fué nombrado Fidel Dávila; Gobernador general, Francisco Fermoso; secretario de Guerra, Germán Gil; de Hacienda, Andrés Amado; de Justicia, José Cortés; de Industria, Comercio y Abastos, Joaquín Bau; de Agricultura y Trabajos agrícolas, Eufemio Olmedo; de Trabajo, Alejandro Gallo; de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



La columna "Los Aguiluchos" sale para el frente un día del trágico verano de 1936, en esta forma tan típicamente "miliciana" como poco castrense y marcial

Cultura y Enseñanza, José M.ª Pemán; de Obras Públicas y Comunicaciones, Mauro Serret; secretario general del Jefe del Estado, Nicolás Franco, y secretario general de Relaciones Exteriores, Francisco Serrat Bonastre.

"La Maquinista" y sus vicisitudes.

"La Maquinista", declarada "industria de guerra" desde los primeros momentos, pasó a depender económica y preferentemente del "Comité de Industrias de Guerra", organismo integrado en la Generalidad, que pagaba la nómina contra presentación de facturas acreditativas de una producción suficiente para cubrir su importe.

Del régimen de "comité de control" pasó al de "empresa colectivizada" cuando, en octubre de 1936, la Consejería de Economía de la Generalidad dictó un decreto sobre colectivización y control obrero que venía a reconocer y legalizar el hecho consumado de la incautación de las fábricas por los trabajadores, justificándolo en el "abandono de sus puestos por los burgueses".

Éxodo del Gobierno Republicano.

En Madrid, los gobiernos se sucedían. Al de José Giral le siguió otro bajo la presidencia de Largo Caballero quien, en una reforma, daba entrada en el "Gobierno de la República" a los representantes de las

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

sindicales: cuatro socialistas y cuatro anarquistas. Este Gobierno, el 6 de noviembre de 1936, abandonó Madrid y se estableció en Valencia, dejando en la capital de España una Junta presidida por el general Miaja. Dos días después, se conocía y comentaba en Barcelona la noticia de este primer éxodo del Gobierno de Madrid, en tanto que Guatemala y El Salvador eran las primeras naciones que reconocían oficialmente el Gobierno de Franco, ejemplo que seguían poco después Italia y Alemania.

Preocupaciones y procedimientos de la Generalidad.

La Generalidad de Cataluña, que en 19 de noviembre de 1936 había recaudado por derecho propio unos 10 millones de pesetas, llevaba gastados más de 200 millones. Para arbitrar recursos, a semejanza de lo hecho por el Gobierno de Madrid, ordenó la apertura de todas las cajas fuertes de alquiler que había en los Bancos y se apropió de cuanto valor cotizable o pignorable halló en ellas. Y cuéntese que este nuevo saqueo debió producirle ingresos considerables, pues eran mayoría los particulares que desde la instauración del Frente Popular habían creído poner a buen recaudo por tal medio las joyas, valores y numerario que poseían.

Una de las mayores preocupaciones consistió en asegurar por todos los medios el percibo del jornal. Habían desaparecido los patronos, pero subsistía la obligación que a éstos se les impuso de seguir abonando los salarios. Aun cuando no se trabajara — e industria hubo que permaneció totalmente inactiva durante toda la guerra — el cobro de los jornales tenía una vigencia indeclinable. Agotados los fondos de las cuentas corrientes del negocio, se echaba mano de las cuentas particulares de sus propietarios. Cobraban los enfermos, los movilizados y cuantos de un modo o de otro acreditaban una función "al servicio de la causa". Y en último término, la Generalidad tenía que hacerse cargo de la nómina.

La Sociedad de las Naciones y la guerra de España.

No solamente combatían en nuestra Patria los españoles en lucha fratricida. Rusia, los gobiernos frente-populistas y algunas otras democracias no recataron su decidida simpatía por la "República de trabajadores" y la ayudaron con armas y material, facilitando además el reclutamiento de voluntarios extranjeros que desde distintos países y atraídos por la propaganda acudieron a luchar en España. Así se formaron en la zona roja unas brigadas internacionales, cuya base se estableció en Albacete. Intervinieron en ella diferentes elementos políticos extranjeros, especialmente rusos, aunque también figuraban entre sus dirigentes y organizadores algunos españoles. Estas unidades, que se

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

utilizaron principalmente como fuerzas de choque, fueron las primeras tropas homogéneas que los marxistas pudieron oponer a la ofensiva del Ejército acaudillado por Franco.

La presencia en la Zona Nacional de otros voluntarios extranjeros, procedentes sobre todo de Alemania e Italia, países que, como hemos dicho, habían reconocido al nuevo Estado, hizo temer a la Sociedad de las Naciones que la guerra española degenerara en conflicto internacional. Para evitarlo, se constituyó un Comité llamado de No Intervención que dió lugar a infinidad de discusiones y tropezó en la práctica con serias dificultades para eliminar la injerencia extranjera.

"La Maquinista", empresa colectivizada.

1937

La declaración de "La Maquinista" como empresa colectivizada, con aprobación incluso de nuevos estatutos que fueron inscritos en el Registro Mercantil, se consumó el 6 de febrero de 1937. Contaba entonces con unos 1.300 trabajadores; de ellos, 850 en la Barceloneta y el resto en San Andrés. Con la intervención de la Generalidad, el peón ya no pudo seguir siendo Director.

El Gobierno de la Generalidad, el 10 de febrero, acordaba fijar salarios máximos y mínimos de trabajo. También intentaba impedir la elevación de precios, aunque no podía lograrlo e intervenía en la celebración del "Día de las Industrias de Guerra" realizada, el 26 del propio mes de febrero de 1937, con una exhibición de cocinas motorizadas, tanques, ambulancias, coches blindados, etc.

Mediante un impuesto sobre la cifra de negocios, implantado desde primero de marzo, aumentaba la Generalidad sus ingresos en cantidad no despreciable, por cuanto el impuesto gravaba en un 2 por ciento el importe de todas las facturas.

"La Maquinista" en la zona nacional.

El acecho de coyuntura favorable para burlar la vigilancia de que eran objeto y la necesidad de no dejar abandonados a su suerte familiares queridos, retardó más o menos la huída de patronos y dirigentes de la Zona Roja a la Nacional. Algunos pagaron caro, con su libertad o con su vida, un intento mal preparado o el descubrimiento prematuro de sus planes de fuga. Otros optaron por confiarse a los designios de la Providencia.

El Consejo y la Dirección de "La Maquinista" se reconstituyeron en San Sebastián. El día 10 de mayo de 1937 celebróse en la capital donostiarra un Consejo que era el primero que tenía lugar después de los acontecimientos del 18 de julio. Estaban presentes o representados:

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El Generalísimo Franco, erigido en Jefe del Estado, preside en Burgos el primer Consejo de Ministros en octubre de 1936

Ignacio Coll, presidente; Juan B. Borés, vicepresidente; Eduardo Pujol, consejero delegado; los vocales Julio Galve, Luis Sedó y Armando R. Flobert; el secretario general Manuel Junoy y el subdirector Andrés Montaner. El recuento acusaba dos bajas sensibles: Emilio Santiago y Francisco Bonal, ambos pasados a mejor vida en la Zona Roja víctimas de la furia revolucionaria.

En esta primera reunión de San Sebastián, después de dedicar un sentido recuerdo a los consejeros caídos, se acordaba reiterar la adhesión de "La Maquinista" al Movimiento Nacional y al Gobierno del Generalísimo, fijar provisionalmente el domicilio social en Sevilla — donde la Sociedad tenía diversas obras en curso de montaje — y no reconocer validez alguna a cualesquiera acuerdos tomados o gestiones realizadas por los comités o consejos obreros de Barcelona.

Otro director de "La Maquinista" que muere joven.

En su domicilio de la Ciudad Condal, mientras tanto, a consecuencia de la cruel enfermedad que le había obligado a abandonar la Dirección de "La Maquinista", fallecía, el día 11 de mayo de 1937, José M.ª

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Cornet Enrich, rodeado de sus familiares y confortado con los auxilios espirituales, consuelo difícil en aquellos días.

Era otro Director que moría joven — a los 53 años —, como si el cargo trajera ahora aparejada una especie de fatalidad. En "La Maquinista", a la que pertenecía desde el año 1898, se había distinguido especialmente en el proyecto de puentes y estructuras metálicas, obras que en tan gran número realizó la Sociedad durante aquel tiempo. Era descendiente directo de aquel José M.ª Cornet y Mas, de quien con tanta frecuencia nos hemos ocupado en estas páginas y al que sucedió en su cargo de Director, en agosto de 1916. Su afable trato y su sencillez, cualidades no exentas sin embargo del don de mando y de la energía de carácter que eran anexas a su función, le mantuvieron libre del odio que tantas víctimas hiciera en los últimos tiempos de su vida.

Luchas internas en la zona roja.

Hasta mayo de 1937 no terminó la hegemonía terrorista de la F. A. I. en la Barcelona roja. Fué precisa una verdadera batalla que ensangrentó las calles de la ciudad y la petición urgente de socorro lanzada por la Generalidad al Gobierno Central, quien hubo de hacerse cargo de las funciones de Orden Público en la región autónoma y disolvió, el 5 de junio, las "patrullas de control". Continuó luego la expulsión de los anarquistas de los puestos de influencia de que se habían apoderado desde los primeros momentos. El grupo trotskysta "P. O. U. M." — Partido Obrero de Unificación Marxista — quedó deshecho.

El socialista Negrín formó un Gobierno en el que se prescindía de la U. G. T. y la C. N. T., sin que por ello mejoraran las cosas en la Zona Roja, cuya situación militar iba de mal en peor. La toma de Bilbao por las fuerzas nacionales, el 18 de junio, representó un duro golpe, que iba seguido, el 24 de julio, de otra derrota sonada en Brunete, donde los rojos habían dispuesto una acumulación extraordinaria de efectivos y material tratando de obtener un éxito que levantara su decaída moral de guerra.

El trabajo en "La Maquinista" intervenida.

Aunque desconectada de su actividad específica, siguió "La Maquinista" trabajando en ella en cuanto se lo permitieron las diversas intervenciones a que estuvo sujeta. Terminó y entregó algunas locomotoras que se hallaban en curso avanzado de construcción al producirse el Alzamiento y prosiguió los trabajos pendientes en tanto que la disponibilidad de materiales lo hizo posible y que se convirtió en precaria desde la caída de Bilbao. Por otra parte, los productos siderúrgicos y

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cuantos tenían alguna relación con la producción de guerra estaban intervenidos por los organismos oficiales rojos. Hacían éstos sus pedidos y proporcionaban los materiales. Quedaba el recurso de aceptar los encargos o dejar de trabajar, ateniéndose a las consecuencias.



José M.ª Cornet Enrich, Director de "La Maquinista" desde 1933, jubilado por los rojos, sustituído en la Dirección por un peón, y fallecido en Barcelona durante la guerra (1884 - 1937)

En tal disyuntiva los talleres barceloneses de "La Maquinista" fueron utilizados para diversos trabajos de guerra, como el blindaje de vehículos — camiones, locomotoras, vagones — y la fabricación de proyectiles de artillería de diversos calibres. Construyó también pequeñas bombas de aviación y cargas de profundidad.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La Aviación Nacional, conocedora de estas actividades, la incluyó entre los objetivos de sus incursiones y el personal de "La Maquinista" experimentó repetidamente los efectos de los bombardeos, que en los talleres de la Barceloneta llegaron a ser frecuentes y devastadores.

La segunda reunión del Consejo de "La Maquinista" en San Sebastián.

En agosto de 1937 se reunió de nuevo el Consejo de "La Maquinista" en San Sebastián. Había tenido noticia del fallecimiento del Director Cornet, en Barcelona, y expresaba su pena por la pérdida del querido compañero y amigo. Un donativo de cien mil pesetas, que había sido obtenido a crédito, era entregado con destino a la suscripción nacional. Se hablaba de la posibilidad de arrendar los talleres de reparación de locomotoras de San Jerónimo, en Sevilla, propiedad de la Compañía de M. Z. A. De momento no se podía hacer más, careciendo de los talleres barceloneses.

Pero el curso de los acontecimientos era esperanzador. A la liberación de Bilbao seguía la de Santander, el 26 de agosto, y a ésta la de Asturias, el 21 de octubre. Con la toma de Gijón desaparecía el frente del Norte y la guerra se hallaba virtualmente decidida a favor de los nacionales.

Tres "gobiernos" en Barcelona.

El primero de noviembre de 1937 se producía el traslado del Gobierno republicano desde Valencia a Barcelona, erigida en residencia oficial, coexistiendo tres gobiernos en la torturada ciudad: el vasco, el catalán y el recién llegado, de Negrín, con sus cohortes de funcionarios y la ingente masa de refugiados procedentes de las regiones que iban liberando los tropas nacionales.

Situación alimenticia.

Con ello, la situación alimenticia de Barcelona, que ya se había hecho difícil, empeoraba cada vez más y el ciudadano corriente tenía que recurrir a toda clase de sacrificios para proporcionarse el mínimo sustento. La minuta habitual de los "centros gastronómicos" quedó reducida a lentejas y guisantes, sin condimento alguno.

El fumador, carente casi siempre de tabaco auténtico, aspiró el humo de la combustión de las más variadas plantas, incluída la de la patata.

Carencia de moneda fraccionaria.

Había desaparecido la moneda de plata y la de cobre. La Generalidad emitió billetes de 2'50, 5 y 10 pesetas. Pero quedaba el problema de las fracciones, que tuvo las soluciones más pintorescas. Primero se utilizaron sellos de correos que, sucios y arrugados, perdían pronto todo valor. En noviembre de 1937 los tranvías crearon unos vales que se

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

convirtieron muy pronto en papel moneda. Después fueron los comercios quienes imitaron el ejemplo para facilitar sus propias transacciones. El carbonero, el limpiabotas y la verdulera acabaron asimismo creando su papelito correspondiente para reconocer el débito del pico que no podía completarse con moneda lícita. Pero, nadie admitía los vales ajenos y el ciudadano llegaba a acumular cantidades considerables de ellos que sólo podía utilizar contra el respectivo emisor. En los pueblos, cada Ayuntamiento había fabricado su papel moneda, que el transeúnte se veía obligado a admitir, sin poder luego utilizarlo en otra localidad.

Los vales de "La Maquinista".

1938

Los vales de "La Maquinista" fueron muy estimados y se convirtieron en moneda circulante de la mayor aceptación en los barrios donde están enclavados sus talleres. Pero cuando, unos meses después — en enero de 1938 — se ordenó la anulación del improvisado signo monetario y se pusieron en uso unos discos de cartulina a los que se adherían sellos móviles de la cuantía conveniente, "La Maquinista" tuvo especial interés en recoger todos los vales que circulaban con su nombre.

"La Maquinista" convertida en "Fábrica O".

El 4 de noviembre de 1937 fueron requisados los talleres de "La Maquinista" por la Subsecretaría de Armamento roja. Desde aquella fecha hasta la liberación de Barcelona, funcionó bajo la denominación de "Fábrica O". Llevó entonces una doble existencia como empresa colectivizada y fábrica incautada. Sin embargo, la primera era vergonzante, pues la Subsecretaría de Armamento no toleraba a los Consejos de Empresa ni les reconocía personalidad alguna. Lo que sí hizo fué introducir unos aumentos de jornal que resultaban exorbitantes en comparación con los oficialmente establecidos por la Generalidad. En diciembre de 1937, el operario pasó a ganar 205 pesetas por semana de 48 horas, y el peón, 190, o sea más del doble de sus jornales anteriores. La cuantía de estos incrementos despertó la irritación general.

El Gobierno catalán constituyó — en 21 de diciembre — el Consejo directivo de la Caja de Crédito Industrial y Comercial de Cataluña. Y el Gobierno de la República — en 24 de enero de 1938 — disolvió la Comisión de Industrias de Guerra de Cataluña.

El primer Gobierno Nacional.

El día 30 de enero del año 1938 fué disuelta en la España Nacional la Junta Técnica y quedó constituído el primer Gobierno Nacional, presidido por el Jefe del Estado, en la siguiente forma: Presidencia, Generalísimo Francisco Franco; Vicepresidencia y Asuntos Exteriores, general Gómez Jordana, Conde de Jordana; Justicia, Conde de Rodezno;

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Defensa Nacional, general Dávila; Orden Público, general Martínez Anido; Interior, Ramón Serrano Súñer; Hacienda, Andrés Amado; Industria y Comercio, Juan Antonio Suanzes; Agricultura, Raimundo Fernández Cuesta; Educación Nacional, Pedro Sáinz Rodríguez; Obras



Nicolás Sant y Tous, Director Adjunto de "La Maquinista", perseguido por los rojos y fallecido en 1938 a bordo del vapor "Uruguay", convertido en prisión

Públicas, Alfonso Peña, y Organización y Acción Sindical, Pedro González Bueno.

En el mensaje que este Gobierno Nacional dirigió al pueblo se detallaba la ingente labor a realizar en todos los órdenes, principalmente en el de la reconstrucción del país destrozado por la guerra. De cara al

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

exterior declaraba la nulidad de las enajenaciones llevadas a cabo por el Gobierno rojo y la reivindicación hasta la última pulgada del territorio español y de cuantos tesoros le habían sido arrebatados.

Su primer decreto, dado el 2 de febrero de 1938, fué el que instauraba el nuevo escudo de España.

Los salarios en la zona roja.

Como hemos visto a su debido tiempo, la Subsecretaría de Armamento roja había aumentado los salarios a fines de 1937 con objeto de que se intensificara la producción de material bélico. La reacción que se produjo forzó al Gobierno de la Generalidad a seguir el ejemplo de la Subsecretaría, aunque lo hizo elevando los salarios en menor escala. Los tipos que estableció la Consejería de Trabajo de la Generalidad, por orden del 24 de febrero de 1938, llegaban a 180 pesetas para los operarios y 160 para los peones.

El Consejo de "La Maquinista" prepara su labor futura.

También continuaron en 1938 las reuniones del Consejo de "La Maquinista" en San Sebastián. A principios de año, falleció el consejero Julio Galve, representante de la Sociedad Anónima Cros. Y ante la necesidad de reforzar el mermado Consejo, la propia Sociedad indicaba a Sebastián Nadal como sucesor de su representante fallecido. La Compañía de M. Z. A., por su parte, proponía a Manuel Peironcely, Subdirector de la misma.

Se adoptaron ya medidas para cuando los talleres de Barcelona fuesen recuperados. De ellas formaban parte unas conversaciones celebradas con "Krupp", que había prometido su colaboración para la sustitución de la maquinaria que fuese precisa. Otras, se encaminaban a la consecución de un crédito bancario destinado a la adquisición de materiales. Una vez obtenido, se utilizó inmediatamente pasando a Altos Hornos de Vizcaya el pedido de doscientas toneladas de aceros laminados propios para la construcción de locomotoras, con el fin de tenerlos preparados en el momento de la liberación de la Ciudad Condal. Teníase noticia de que los talleres habían sufrido graves daños, pero la incógnita mayor eran las derivaciones que pudieran tomar los acontecimientos en el momento de la crisis final. ¿Se decidirían los rojos a hacer de Barcelona un segundo Madrid, intentando una postrera resistencia que obligara a mayores destrucciones?

Operaciones decisivas.

Aunque un momentáneo éxito militar en Teruel pareció fortalecer la moral roja, a no tardar — el 22 de febrero de 1938 — se producía la reconquista definitiva de la ciudad. Después la rotura del frente de

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El comunismo tomó parte en la guerra por medio de las Brigadas Internacionales que, perfectamente organizadas, desfilan por el Paseo de Gracia en una mañana soleada de principios del año 1938, ya establecido en Barcelona el Gobierno republicano

Aragón daba lugar a un empuje victorioso de las armas nacionales que, tras de liberar y sobrepasar Lérida, el 3 de abril, no se detenía hasta Tremp, cortando el suministro de luz y energía eléctrica a Barcelona. El día 15 del mismo mes, por un avance en flecha que terminaba en Vinaroz, quedaba Cataluña separada del resto de la España marxista y ésta cortada en dos.

Un último intento del ejército rojo, que coincidía en parte con el Congreso de metalúrgicos catalanes celebrado el 3 de septiembre, dió lugar todavía a las cruentas batallas del Ebro, decididas victoriosamente por las armas nacionales, tras larga y durísima lucha. Pero ya no pudieron rehacerse las fuerzas marxistas de Cataluña del tremendo desgaste sufrido. La resistencia se desmoronó.

Nicolás Sant y Tous.

Nicolás Sant y Tous, después que el comité obrero le separara de sus funciones en "La Maquinista", sufrió diversas vicisitudes. En ocasión de que su domicilio fué registrado, hallóse en su poder un diario íntimo que él titulaba "*Memorias de un emboscado*", en el que había

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Los primeros soldados del Ejército Nacional entrando en Barcelona a mediodía del inolvidable 26 de enero de 1939.

ido depositando sus pensamientos como producto de las impresiones de su paso por la Subsecretaría de Armamento roja, donde, por los buenos oficios de alguna de sus amistades, había hallado una colocación y un medio de vida que desde luego no le satisfacían.

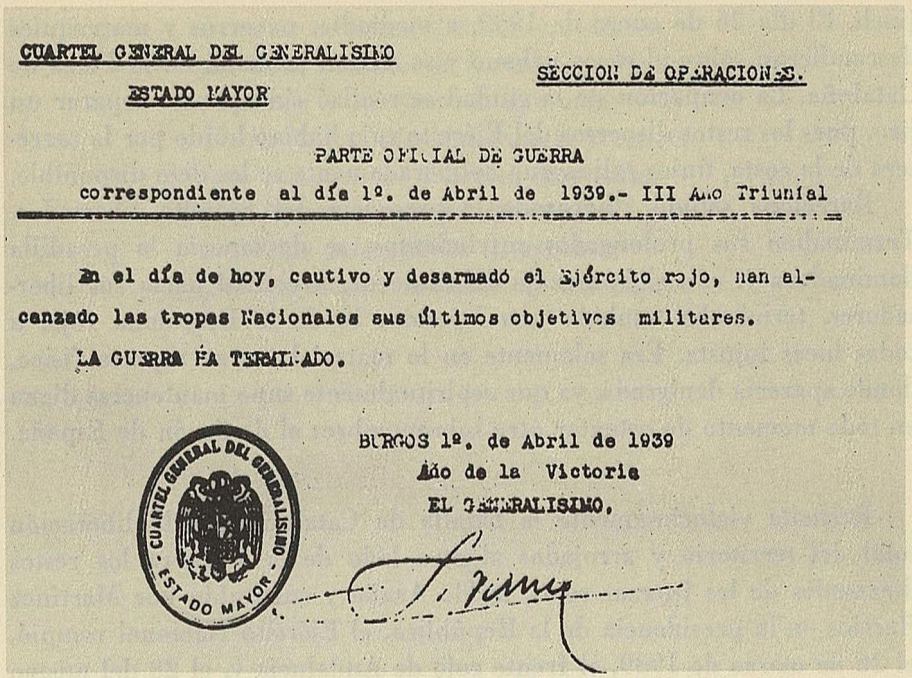
Encarcelado en el vapor "Uruguay" — la temible prisión flotante — pasó allí preso varios meses, falleciendo el 10 de octubre de 1938 a consecuencia de una inyección, antitífica según sus carceleros, deliberadamente letal según otras experiencias de la misma época, ya que fueron varios los presos eliminados por procedimiento semejante.

Desde 1895 venía prestando sus servicios en "La Maquinista", donde entró como ingeniero, llegando a alcanzar el cargo de Subdirector y, durante un breve tiempo, el de Director Adjunto. Era un excelente técnico en fundición y experto conocedor de los motores de gas, que constituían su principal especialidad en "La Maquinista".

Situación desesperada.

En la zona roja de Cataluña aumentaba el malestar. En Barcelona, los precios de los artículos de primera necesidad subían a un ritmo alarmante. Se pagaban ya las patatas a doce pesetas el kilo; las judías a sesenta; el aceite de cuarenta a ciento cincuenta, el litro; los huevos a diez pesetas uno; el arroz a sesenta el kilo, y la carne de cerdo a noventa.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



CUARTEL GENERAL DEL GENERALISIMO

ESTADO MAYOR

SECCION DE OPERACIONES.

PARTE OFICIAL DE GUERRA

correspondiente al día 1º. de Abril de 1939.- III Año Triunfal

En el día de hoy, cautivo y desarmado el Ejército rojo, han alcanzado las tropas Nacionales sus últimos objetivos militares.

LA GUERRA HA TERMINADO.

BURGOS 1º. de Abril de 1939
Año de la Victoria
EL GENERALISIMO,

CUARTEL GENERAL DEL GENERALISIMO · ESTADO MAYOR ·

Último parte nacional de guerra y único firmado por el Jefe del Estado Generalísimo Franco, artífice de la victoria

Mientras tanto, a fines de diciembre, emprendió el Ejército Nacional del Norte una ofensiva combinada en todo el frente catalán, desde el Pirineo hasta Tortosa. Seis cuerpos de ejército se lanzaron simultáneamente al ataque, consiguiendo en el corto espacio de cuarenta días la ocupación total de la región.

De poco sirvió, pues, que el Comité de la C. N. T. preconizara, el 12 de enero de 1939, la necesidad de intensificar la producción en las industrias de guerra y que, a los dos días, un decreto facultara al ministro de Defensa para militarizar todas las industrias relacionadas con trabajos bélicos. El material rojo era insuficiente y maltrecho y los "milicianos" estaban perdiendo la escasa moral combativa que les quedaba.

1939

Las tropas nacionales seguían avanzando. Sobre Barcelona convergieron las del "C. T. V.", que la rebasó por el Norte hasta alcanzar el río Besós, las del de Navarra, mandado por el general Solchaga, que se lanzó sobre las alturas que dominan Barcelona por el Noroeste (Tibidabo y Vallvidrera), y el Marroquí, al mando del general Yagüe, que después de haber cruzado el Llobregat por el Prat, ascendió hasta Mont-

Liberación de Barcelona.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

juich. El día 26 de enero de 1939, a mediodía, navarros y marroquíes descendieron sobre el casco urbano y se dieron la mano en la Plaza de Cataluña. La ocupación de la ciudad se realizó sin apenas disparar un tiro, pues los restos dispersos del Ejército rojo habían huído por la carretera de la costa, única salida que deliberadamente se les dejó disponible.

Barcelona saludó alborozada la presencia del Ejército libertador. Terminaban sus prolongados sufrimientos, se desvanecía la pesadilla dominadora y, con el homenaje delirante de la ciudad hacia sus libertadores, terminaba también una leyenda: la de la Barcelona roja, a todas luces injusta. Era solamente en lo material, en su aspecto físico, donde aparecía denigrada, ya que espiritualmente supo mantenerse digna en todo momento de ostentar otro sobrenombre: el de florón de España.

Final de la campaña.

Resuelta victoriosamente la batalla de Cataluña con la liberación total del territorio y arrojados al otro lado de la frontera los restos diezmados de las fuerzas rojas, huído Azaña y sustituído por Martínez Barrios en la presidencia de la República, el Ejército Nacional rompió, el 26 de marzo de 1939, el frente rojo de Andalucía y, el 28 del mismo mes, entró triunfante en Madrid, donde hasta pocos días antes se habían librado luchas intestinas sangrientas contra los comunistas partidarios de intentar una última y desesperada resistencia.

El día primero de abril se publicaba el último parte de guerra, único que firmó Franco, proclamando la definitiva derrota del Ejército rojo. La guerra había terminado y España emprendía la ruta de sus nuevos destinos, arruinada materialmente, pero animosa y fortalecida espiritualmente, dispuesta a rehacer su honesta vida, dando vigencia a las estrofas de Núñez de Arce con motivo del desastre del 98:

¡Ten esperanza y fe!, descubridora
de mundos, madre de indomable prole,
tú no puedes morir, ¡Dios no lo quiere!
Aun tienes que cumplir altos destinos.
Busca en el seno de la paz bendita
reparado descanso, hasta que cobren
tus músculos salud, y en cuanto sientas
el hervor de la sangre renovada,
ponte en pie sacudiendo tu marasmo
.....
..... *marcha*
con paso firme y corazón resuelto
sin mirar hacia atrás, siempre adelante.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Sean la escuela, el taller y el surco
los solos campos de batalla en donde
tu razón y tus fuerzas ejercites.
Entra en las lides del trabajo y vence,
que entonces de laureles coronada,
más fecunda, más próspera y más grande,
seguirás, fulgurando, tu camino,
por los arcos triunfales de la Historia.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

CAPITULO XIII

ESPAÑA, OASIS DE PAZ EN UN MUNDO ATORMENTADO

(1939-1955)

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El nuevo Estado y sus directrices.

El nuevo Estado había tomado forma el 24 de julio de 1936 con la creación en Burgos de la Junta de Defensa Nacional. Absorbidos todos los poderes de la Nación, incluso la facultad de legislar, por el órgano supremo del Estado, encarnado en la citada Junta, tácitamente quedaba abolida la Constitución del año 1931, disueltas las Cortes y caducada la Presidencia de la República.

La obra jurídica del nuevo Estado se inició mediante decretos numerados. De algunas de sus principales disposiciones hemos tenido ya ocasión de ocuparnos en páginas anteriores. Por su trascendencia, hemos de destacar, empero, el Decreto número 255 por el que fueron disueltos todos los partidos políticos y declarada organización intermedia entre la sociedad y el Estado la agrupación constituída por la fusión de Falange Española, Requetés y demás milicias combatientes, que tomó el nombre de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S. Son sus órganos rectores el Jefe del Estado, un Secretariado o Junta Política y el Consejo Nacional. Tal agrupación es la médula del sistema estatal y participa en las funciones de gobierno como un ministerio más.

El Estado es Nacional Sindicalista. Su actuación se inspira en los veintiséis puntos que constituyen el ideario de Falange, aunque sin hacer de ellos una norma rígida. No se cierra el horizonte a la posibilidad de instaurar en la Nación el régimen secular que forjó su unidad y su grandeza histórica.

Se concibe a España en lo económico como un gigantesco Sindicato de productores, organizado mediante un sistema de sindicatos verticales, por ramas de la producción. Se intenta la elevación del nivel de vida en el campo y la reforma económica y social de la agricultura.

Mediante el Fuero del Trabajo, promulgado el 9 de marzo de 1938, el Estado ejerce una acción constante en la vida y trabajo de todo productor.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El Capital es declarado instrumento de la producción; la Empresa, unidad productora; su Jefe, responsable de la misma ante el Estado. Se considera delito turbar la normalidad de la producción nacional, atentar contra ella. Se reconoce la iniciativa privada como fuente fecunda de la vida económica de la Nación. En general, el Estado sólo será empresario cuando falte esta iniciativa o lo exijan los intereses nacionales.

La aplicación práctica de estos principios ha transformado la vida española, en lo social y en lo económico. A su amparo ha surgido una legislación, pródiga en realizaciones.

Protección al obrero.

La fecunda realidad de la protección al obrero viene plasmada en las instituciones del Subsidio Familiar, Plus de Ayuda Familiar y Seguro Obligatorio de Enfermedad, así como en el mejoramiento del antiguo régimen de Retiros obreros y de la legislación sobre accidentes profesionales, vacaciones y fiestas retribuídas. Los fracasados Jurados Mixtos han sido sustituídos por las modernas y eficaces Magistraturas de Trabajo.

Las reglamentaciones por ramos o industrias dan carácter y estructura a la situación del obrero en la empresa. Por mediación de estos instrumentos de derecho empieza a ponerse en práctica el principio de la participación obrera en los beneficios industriales, prevista en el Fuero del Trabajo.

Nace por último un completo sistema de previsión con las Mutualidades Laborales, que abarca desde la formación profesional, a través de las Universidades que crea y sostiene, hasta la jubilación, recogiendo igualmente el infortunio representado por las situaciones de enfermedad prolongada, invalidez, viudedad y orfandad.

Muchas de estas disposiciones fueron promulgadas todavía en plena guerra civil. Otras se han producido después, al irse desarrollando la labor del nuevo Estado.

En conjunto, el sistema de seguros sociales y las leyes protectoras del obrero, implantadas en España desde el advenimiento del nuevo régimen, sitúan el nivel social español a una altura no alcanzada todavía por la legislación de otros países.

"La Maquinista" reanuda sus actividades.

No habían transcurrido tres días desde la entrada de las tropas nacionales en Barcelona cuando la Dirección de "La Maquinista" se incorporó a su puesto y empezó con febril actividad su labor.

La cámara captó desde un avión esta hermosa panorámica parcial de la Ciudad Condal, en la que aparecen los talleres de la Barceloneta vistos desde su parte posterior, que linda con el mar. En segundo término, a la derecha, las dos arcadas gemelas de la cubierta de andenes de la estación de Barcelona - Término

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Grandes eran los destrozos, principalmente en los talleres de la Barceloneta. Sin embargo, no alcanzaban la gravedad temida. La sección de calderería de puentes estaba completamente destruída y varias importantes máquinas averiadas de consideración. Pero las secciones principales, como fundiciones y forja, no habían sufrido prácticamente daño alguno. Los talleres de San Andrés se encontraban intactos y con su maquinaria, aunque abusada, casi completa. Era mucho más de lo que la Dirección se hubiera atrevido a esperar y por ello su satisfacción no tuvo límites.

Con las primeras brigadas disponibles empezó "La Maquinista" su participación en la labor de reconstrucción de España. Desde el día 30
1939 de enero de 1939 emprendió los trabajos para dar circulación por el puente sobre el río Llobregat en el Prat, circulación vital para Barcelona, que quedó restablecida el 3 de marzo, después de ejecutar a la perfección trabajo tan arriesgado como el de trasladar a un kilómetro de su emplazamiento un puente de 120 toneladas de peso, sin desmontarlo y sometiéndolo luego a un lanzado, a pesar de tratarse de una obra del año 1884. Mientras tanto, el día 10 de febrero había salido de los talleres la primera locomotora reparada. El 12 de marzo quedaba restablecida la circulación por el puente de San Celoni, permitiendo el paso de los trenes hasta Gerona. El 29 de mayo quedaba terminada la primera etapa de reparación de los puentes sobre los ríos Ter y Fluviá, que hacía posible el acceso ferroviario hasta la frontera francesa por Port-Bou.

Simultáneamente se llevaba a cabo la restauración de las propias instalaciones y se emprendía la reorganización técnica de los talleres, racionalizando la producción y estableciendo una adecuada y eficiente preparación y distribución del trabajo.

Obra de reparación moral en "La Maquinista".

Otra obra reparadora, ésta de tipo moral, llevaba a cabo "La Maquinista": la de ir en auxilio de los familiares de sus colaboradores muertos durante la guerra. A los que ya hemos citado en páginas anteriores, se unían los nombres de Lorenzo Cabañes, empleado delineante, y de los obreros Rafael Domingo Tallada y Joaquín Núñez Gómez, asesinados por los marxistas. El Consejo de Administración, reunido el día 10 de mayo, acordaba para sus deudos las pensiones y ayudas en cada caso estimadas justas y necesarias. Indemnizaba de la pérdida de sus jornales a los obreros despedidos por los revolucionarios y resarcía a otros de sus jubilados de las pensiones que les habían sido suprimidas en tiempo rojo.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El horno de acero vierte en el cubilote su ardiente contenido

Reorganización del Consejo.

Luego reorganizaba el Consejo de Administración, dando entrada en él a tres representantes de la Compañía del Norte: Torroja, Marquina y Fortuny, y a cuatro de la de M. Z. A.: Traver, Peironcely, Espinosa de los Monteros y Prats. En la vacante ocasionada por el fallecimiento de Damián Mateu era nombrado el ingeniero Juan Golobart.

Como los cargos directivos de la Sociedad habían quedado desarticulados, hízose precisa también su reorganización. Fué designado para el de Director, Manuel Junoy Cornet, a quien además el Consejo acordó nombrar Consejero como reconocimiento a su labor. Se confirió el cargo de Director Adjunto al antiguo Subdirector, Andrés Montaner Serra, y el de Subdirector a quien venía desempeñando las funciones de Ingeniero Jefe de la Oficina Técnica, Hermenegildo Puig Martí.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Situación económica de la Sociedad.

Si la impresión con respecto a las instalaciones y elementos de producción había sido optimista, como hemos dicho, la situación económica y de tesorería dejada por los rojos era desastrosa. Con la ayuda de algunos Bancos y la que desinteresadamente prestaron las Compañías de M. Z. A. y del Norte, fué posible reunir los fondos necesarios para atender los primeros gastos indispensables para poner en marcha la industria.

No obstante, el primer impulso estaba dado y las dificultades de todo género eran salvadas animosa y decididamente. En compensación, el trabajo afluía por todas partes.

La ciudad de Barcelona se reconstruye.

En la ciudad de Barcelona se habían iniciado, mientras tanto, las obras de desescombro y reparación de calles a la par que se reorganizaban los transportes y el avituallamiento de una población que rebasaba el millón de habitantes.

Aprovechando las destrucciones producidas por los bombardeos se pensaba ya en obras de urbanización. Pero urgían antes las de reconstrucción de edificios, canalizaciones, instalaciones de agua, gas y electricidad, trabajos de vialidad y reorganización de parques y jardines.

El volumen de escombros alcanzaba los 600.000 metros cúbicos, de los cuales iban a ser aprovechados 100.000 para los terraplenes que se precisaban con objeto de emprender más adelante nuevas urbanizaciones, como la prolongación de la Avenida de José Antonio Primo de Rivera — antigua calle de Cortes — hacia el Llobregat.

Las zonas próximas al puerto — el casco antiguo y la Barceloneta — eran las más afectadas por la guerra. De aquí que la reconstrucción del mercado de la Barceloneta fuese una de las primeras obras emprendidas. Para el casco antiguo de la ciudad se hallaba vigente un proyecto total de "Reforma, Urbanización y Enlace" que había sido aprobado el 28 de mayo de 1934 y cuya pronta realización iban a facilitar las destrucciones llevadas a cabo.

Estalla la segunda guerra mundial.

La labor de reconstrucción nacional se iba a ver dificultada por un nuevo y pavoroso conflicto mundial. En efecto, el Tratado de Versalles, que puso fin a la guerra del 14, había condenado a Alemania — la nación que llegó tarde al reparto del mundo — a una situación de inferioridad que no podía ser prolongada indefinidamente. El pueblo alemán, empobrecido y abocado al comunismo, venía instando reiteradamente la revisión del Tratado, sin que sus pretensiones lograran despertar un eco favorable en la Sociedad de las Naciones. Así fué cómo,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

siguiendo el ejemplo de otros países, Alemania acabó por desentenderse del organismo internacional ante el movimiento nacional que dió el poder a Hitler en 30 de enero de 1939.

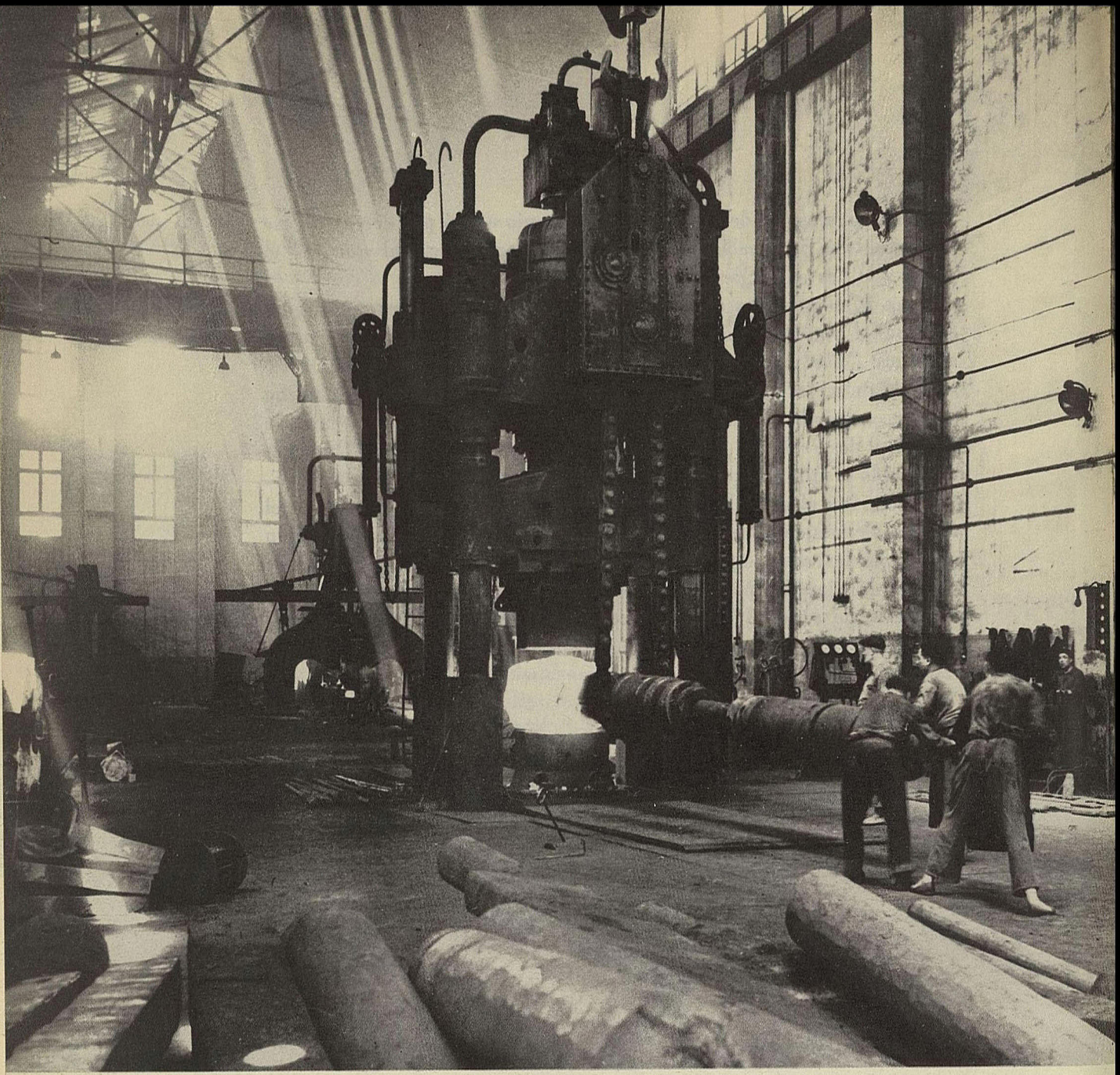
Von Ribbentrop ha dejado consignada en sus Memorias, publicadas en español por *Diario de Barcelona*, una frase que justifica la actitud alemana: "Los pueblos — dice — no se dejan prensar entre las cláusulas de un tratado, sino que, por el contrario, quieren y tienen derecho a vivir, y cuando existe un estatuto que lentamente les va ahogando e impide el desarrollo de su política y de su economía normales, entonces ese pueblo se salta a la torera las cláusulas, los artículos y los protocolos".

Y ese fué el caso del Tercer Reich. Hitler, una vez conseguido el rearme alemán, jugó primero y con fortuna la carta de la ocupación militar de la cuenca del Ruhr. Más tarde, llevó a cabo la anexión de Austria. Mediante el pacto de Munich logró la reincorporación al Reich del territorio sudete, a la que sucedió la anexión de Checoeslovaquia entera.

En los talleres de la Barceloneta puede asistirse a esta operación por la cual el chorro de acero vertido en estos recipientes se convierte, al enfriarse, en lingotes aptos para ser transformados por forja



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



La prensa de forjar, de 1.800 toneladas, en pleno trabajo

El objetivo inmediato de la Alemania hitleriana fué a continuación Dantzig. Pero Inglaterra y Francia estaban ya decididas a oponerse a cualquier nueva situación de fuerza impuesta por los alemanes y habían garantizado a Polonia ayuda militar en caso de agresión, mientras gestionaban también la adhesión rusa a esta garantía. La diplomacia alemana logró, sin embargo, no sólo anular esta acción, sino conseguir, en 23 de agosto de 1939, la firma de una alianza con los Soviets.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Mientras tanto la tensión germano-polaca llegó a un punto crítico. Rechazadas por Polonia las propuestas alemanas que en forma de ultimátum fueron radiadas en la noche del 30 de agosto de 1939, el día primero de septiembre la Wehrmacht cruzó la frontera polaca y, no sin que mediara una última tentativa italiana para mantener la paz, fueron cursadas el día 3 al Gobierno del Reich las declaraciones de guerra francesa e inglesa.

Polonia sucumbió, atacada fulminantemente por Alemania, y por Rusia también, a partir del 17 de septiembre, en forma inesperada.

Las locomotoras "Montaña" serie "1.800".

España vivía al margen de la contienda y trabajaba. Ante el elevado rendimiento que habían demostrado en servicio las locomotoras "1.700" proyectadas y construídas por "La Maquinista", la Compañía de M. Z. A. decidió la construcción de un nuevo tipo de locomotora también "Montaña" que, reuniendo las características esenciales de aquéllas, pudiesen desarrollar una mayor potencia, con el fin de satisfacer las condiciones exigidas por el aumento constante de peso y velocidad de los trenes expresos. Éstas fueron las locomotoras serie "1.800", la primera de las cuales fué entregada ya en julio de 1939. En el segundo semestre de ese año se construyeron todavía otras nueve unidades de esta serie. Era maravillosa su estabilidad de marcha a las más altas velocidades, pero la adquisición de buenos carbones y especialmente de los aceites que su alta temperatura de recalentamiento requería, creó tantas dificultades una vez declarada la segunda guerra mundial, que se desistió de construirlas en mayor número.

Balance de once meses de trabajo.

Al finalizar el año 1939, "La Maquinista" podía enorgullecerse de haber realizado ya una labor intensísima y contemplaba esperanzada el porvenir, consciente de su capacidad y de que la reconstrucción de la Patria convaleciente de las heridas de la guerra civil iba a necesitar más que nunca de su esfuerzo.

Terminado el ejercicio, se registraba un superávit relativo por los once meses de trabajo. No obstante, en el balance hubo de figurar una partida de "Resultas de ejercicios cerrados a amortizar" que importaba la enorme cifra de 9.706.514'96 pesetas, lastre que inevitablemente había de gravitar sobre el futuro desenvolvimiento económico de la Sociedad, máxime teniendo en cuenta que por entonces el capital de la misma seguía siendo de veinte millones.

A más de sesenta millones de pesetas ascendía el importe de los pedidos en cartera, pero aparte de las actividades normales de los talleres,

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

representadas ahora principalmente por las locomotoras y los grandes motores Diesel, "La Maquinista" se disponía a extender su campo de actividades sentando firmemente los jalones de una expansión que se preveía necesaria e inaplazable.

Sin embargo, estas ansias de superación no iban a tener una realización fácil, puesto que, como hemos visto, a las dificultades internas se habían sumado antes de terminar el año 1939 las complicaciones e inquietudes que acarreaba la situación internacional.

Prosigue la lucha en Europa.

1940

La guerra continuaba en Europa. La U. R. S. S. dirigió sus ambiciones hacia Finlandia, a la que obligó a capitular el 12 de marzo de 1940 después de una guerra que había durado ciento catorce días y en la que el minúsculo ejército finés se batió heroicamente, poniendo en un aprieto al coloso agresor.

Terminada la campaña polaca, el ejército alemán emprendió su ofensiva contra Francia, arrolló a Bélgica y Holanda que trataron de impedirle el paso a través de sus territorios respectivos y venció rápidamente a las fuerzas francesas, obligando al ejército expedicionario inglés a un precipitado y cruento reembarque en Dunkerque.

La presión inglesa sobre Dinamarca y Noruega para evitar los suministros de mineral de hierro a Alemania, determinó la invasión germana de aquellos países, que se realizó de abril a junio de 1940, no sin que Noruega ofreciera enconada resistencia.

Desde el 10 de junio Italia entraba en guerra con Francia e Inglaterra y pronto el conflicto se extendía a los Balcanes.

La maquinaria textil.

Como consecuencia del plan de reorganización trazado por "La Maquinista", fué necesario concentrar en San Andrés las secciones de Maquinaria y trasladar parte de la Calderería, radicada en la factoría de la Barceloneta. Pero a mediados de 1940 y en pleno desarrollo dicho plan, la construcción de maquinaria textil suscitó un problema al que hubo que prestar especial atención. Por una parte el Consejo y la Dirección juzgaban del máximo interés extender el campo de actividades en este ramo. Por otra, la realización de tal proyecto tropezaba con el inconveniente de no disponer de un departamento exclusivamente dedicado a esta especialidad, muy distinta de la construcción de locomotoras y de motores Diesel y que, al adquirir mayor volumen, no podía quedar diluída en el conjunto de las demás, so pena de ocasionar perturbaciones que convenía soslayar.

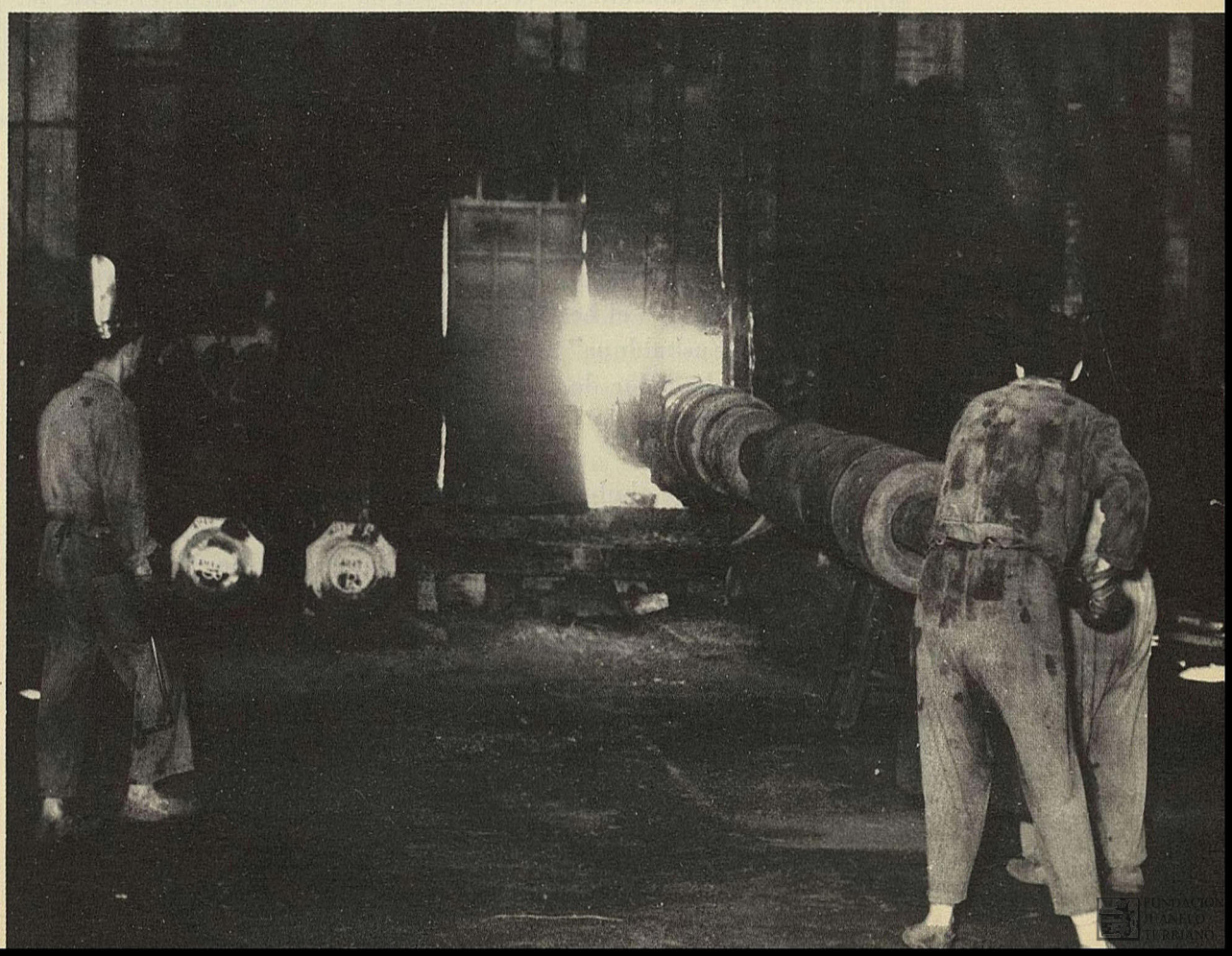
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

En esta situación se presentó oportunidad de adquirir un taller en marcha, el que poseía en Manresa la entidad denominada "Maquinaria Industrial, S. A.", consagrado exclusivamente a maquinaria textil, convenientemente utillado y con personal idóneo. Era la solución ideal del problema, ya que permitía, a la vez que unificar la producción de los talleres de "La Maquinista", ampliar la de maquinaria textil a otras máquinas que las cardas de chapones, únicas que venía construyendo desde que estableció su convenio con la Casa "Platt".

El proyecto prosperó, y tras del estudio económico a que fué sometida la operación, "La Maquinista" adquirió una participación mayoritaria en el capital de "Maquinaria Industrial, S. A.", pasando a ejercer el control y la dirección de aquella Sociedad y de sus talleres, que así quedaron virtualmente convertidos en la sección de maquinaria textil de "La Maquinista".

El convenio con los anteriores propietarios se firmó en julio de 1940 y la intervención de "La Maquinista" ha continuado hasta nuestros días. A ella se debe el crecimiento extraordinario y el mejoramiento técnico que ha experimentado "Maquinaria Industrial, S. A.", hasta ser hoy una de las más potentes y acreditadas industrias del país.

El fotógrafo ha sorprendido a estos operarios extrayendo del horno la pieza en caliente para su forjado posterior



El Pacto tripartito y el "nuevo orden".

Pero, volvamos al momento internacional. Después de una oferta de paz de Hitler a Inglaterra, que fué rechazada, concertóse, el 27 de septiembre de 1940, el pacto tripartito entre Alemania, Italia y el Japón, potencias que constituían el llamado "Eje Berlín-Roma-Tokio". Por este Tratado, el Japón reconocía y respetaba las funciones directrices de Italia y Alemania para el establecimiento de un nuevo orden en Europa. Por su lado, Italia y Alemania otorgaban el mismo trato al Japón para la implantación de un nuevo orden en la gran Asia Oriental. Este "nuevo orden" lo estaba ya imponiendo el Imperio del Sol Naciente a la China por medio de la guerra de invasión años antes emprendida.

1941

El 6 de abril de 1941 Alemania declaró la guerra a Grecia y Yugoslavia. Bulgaria, en cambio, se adhería al pacto tripartito y daba entrada en su territorio a las tropas alemanas. Turquía, la guardiana de los estrechos, conseguía mantenerse en una difícil neutralidad.

Evolución en la construcción de material tractor ferroviario.

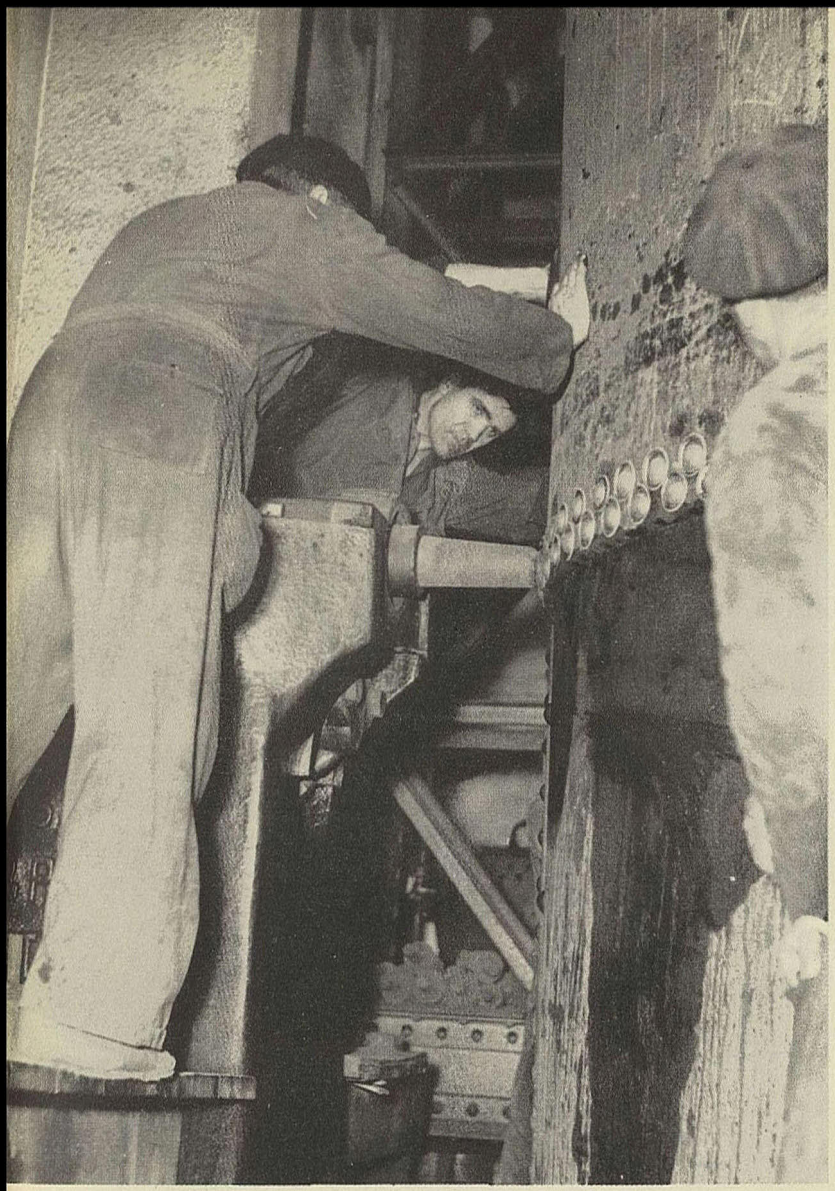
El paso inexorable de los años determinó fatalmente la desaparición de destacados miembros del Consejo de "La Maquinista". Aunque no perteneciera ya al mismo, es obligada la mención del Marqués de la Argentera, principal impulsor de la ampliación de la Sociedad, fallecido el día 5 de mayo de 1941.

Debido a las dificultades creadas por la guerra mundial y ante las necesidades de material con que luchaban las distintas Compañías, se acordó por parte de las de M. Z. A. y Oeste-Andaluces, adoptar un tipo de máquina "twelve wheeler" de gran potencia y esfuerzo de arrastre, pero lo más sencilla posible en cuanto a manejo y entretenimiento. Se escogió como modelo el de las locomotoras serie "4.251-55" que "La Maquinista" había construído para la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en el año 1935. Este tipo, con ligeras variaciones para unificar los criterios de las dos Compañías, dió origen a la serie "2.400". De su éxito dará idea el hecho de que entre "La Maquinista", "Babcock & Wilcox", "Euskalduna" y "Material y Construcciones" han llegado a construirse alrededor de 250 unidades hasta el momento actual.

Refundición de recargos en las partidas arancelarias.

Pocas novedades hubo en España en aquellos momentos en materia de legislación arancelaria. No obstante, tanto el "Recargo con destino a la intervención del cambio" — fijado por la Ley de 29 de mayo de 1936 y Decreto de igual fecha —, como el denominado "Recargo transitorio" — establecido por la Ley de 24 de diciembre de 1912 —, que-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Este es el trabajo de remachado para la unión de dos virolas de una caldera de locomotora

daron refundidos con los derechos fijados en la primera y segunda columna de las respectivas partidas de los Aranceles de Aduanas, por Ley de 11 de junio de 1941.

Rusia en la encrucijada.

La situación internacional era obsesionante, pero las cosas habían de complicarse mucho más todavía. Era de prever que una inteligencia entre Stalin y Hitler no podía ser duradera, pues fatalmente el creador del pacto "Antikomintern" había de chocar con los Soviets.

Por su parte Rusia había dado rienda suelta a su rapacidad desde el primer momento en que se vió con las manos libres, y su poderío aumentó enormemente. Comenzó Hitler a temer por la seguridad alemana, a merced de un aliado tan poderoso como tornadizo, y decidió eliminar el peligro. El 22 de junio de 1941 empezaron las hostilidades contra Rusia, como prólogo de la que había de ser una larga y trágica campaña.

Finalmente el Japón declaró la guerra a los Estados Unidos el 7 de diciembre de 1941, consumando simultáneamente la agresión a Pearl Harbour. Luego... el jinete apocalíptico recorrió la Tierra de uno a otro confín. Pocas naciones se salvaron de verse envueltas directamente en la contienda. Y aun éstas tuvieron que sufrir sus consecuencias.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

La locomotora "Santa Fe".

Deseosa la Compañía del Norte de resolver el problema del transporte de grandes trenes en la zona carbonífera de León y especialmente en el duro trayecto de Torre a Brañuelas, en el que existen rampas de hasta 22 metros por kilómetro, encargó a "La Maquinista" — que en estos momentos aumentaba su capital social a cuarenta millones de pesetas — la construcción de la locomotora tipo "Santa Fe". Por vía de ensayo se construyeron dos unidades que respondieron de tal modo a las esperanzas puestas en ellas, que las pruebas y entrega de la primera fueron celebradas como verdadero acontecimiento y auténtico triunfo

1942

de la técnica nacional. El día 6 de octubre de 1942 se congregaron en la estación de Barcelona-Término multitud de autoridades e invitados para el primer viaje oficial, en un recorrido simbólico que terminaba en Villanueva y Geltrú.

En el andén se hallaban las primeras autoridades barcelonesas, además del Consejo en pleno y de la Dirección de "La Maquinista", entre cuyos miembros figuraba Armando R. Flobert, Subdirector de la RENFE, a la vez patrocinador y colaborador en el proyecto de tan celebrada máquina.

Durante algún tiempo las columnas de la prensa y las revistas especializadas hicieron de esta máquina y de su empresa constructora tema preferente de sus comentarios.

El éxito de la máquina — que pesaba en servicio 140.000 kilos — fué resonante y definitivo. "La Maquinista" construyó veintidós unidades de este tipo.

Urbanismo municipal.

En el ínterin Barcelona daba un nuevo empujón. El Ayuntamiento proseguía la reconstrucción y urbanización de la ciudad. Los principales objetivos urbanísticos eran: la apertura frente a la catedral de la llamada "vía Transversal", desde la Vía Layetana a la Plaza Nueva, que debía bifurcarse al Este a fin de enlazar mejor con la carretera de Ribas y la calle de Pedro IV. La vía Atarazanas-Muntaner, entre el puerto y la calle del Conde del Asalto, que uniría dicho puerto con la Plaza de la Bonanova — situada entre San Gervasio y Sarriá —, obteniéndose con ello una comunicación directa de unos cinco kilómetros de longitud. Y el adecentamiento de los alrededores de San Pablo del Campo, como medida previa a la desaparición del llamado "barrio chino".

Se proyectaba una nueva urbanización del barrio de la Barceloneta cuyas obras ascenderían a más de siete millones de pesetas, dejando espacios libres para aislar la zona de habitación de las manzanas indus-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

triales de "La Maquinista", la "Catalana de Gas y Electricidad" y las instalaciones de la estación de M. Z. A.

Se pensaba urbanizar también la Plaza de San Agustín, ensanchar la calle de Egipcíacas, convertir en plaza el solar del antiguo convento de Carmelitas Descalzas, situado en la calle Canuda, abrir un pasaje entre la calle de la Tapinería y la de los Condes de Barcelona y formar explanaciones para el futuro Paseo Marítimo en las faldas de Montjuich.

Además se realizarían obras en la Plaza Universidad, en el Paseo de Colón, en los parques de la Ciudadela, Guinardó, Montjuich, Güell, Turó y Pedralbes, en los jardines urbanos y en múltiples lugares de la ciudad, amén de la restauración de diversos monumentos arquitectónicos — Salón del Tinell, Hospital de la Santa Cruz, palacio de la Virreina —, de la reconstrucción y habilitación de diversos palacios en Montjuich para las Ferias de Muestras y de la construcción de viviendas baratas. Baste decir que el presupuesto extraordinario de reconstrucción rebasaba los setenta y siete millones de pesetas y que, en 1942, se estaban realizando 1.463 obras de nueva planta cuyo presupuesto global ascendía a más de ciento veinte millones de pesetas.

La guerra muda de signo.

Fuera de España, el mundo continuaba ardiendo en guerra. Las primeras fases de la contienda fueron favorables a los países del Eje. Su dominio militar llegó a ser casi absoluto. Pero tan pronto como — en 1942 — los Estados Unidos pudieron poner en rendimiento su potencial industrial y sus enormes recursos, el panorama bélico cambió radicalmente. Rusia, auxiliada por el material norteamericano, consiguió derrotar a los ejércitos alemanes que habían penetrado profundamente en su territorio. Más tarde — 8 de noviembre de 1942 — se produjo el desembarco anglonorteamericano en el Norte de África, seguido de la reconquista del territorio metropolitano francés, que se inició con la operación de Normandía.

Cambios en el Consejo de "La Maquinista".

Mientras los beligerantes se desangraban en una lucha sin precedentes en mortalidad y extensión, nuestro país atendía a su reconstrucción y observaba atento los acontecimientos. Por su parte, "La Maquinista" trabajaba a ritmo acelerado, produciendo más y mejor cada vez, en todos los renglones de sus especialidades.

1943

Por otro lado y a consecuencia de haber sido dispuesto por Ley de 13 de marzo de 1943 que fuesen confiadas a la custodia y administración del ministerio de Hacienda las acciones de Compañías de ferrocarriles que adquiriese el Estado en virtud de canje por títulos de la Deuda

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

pública, conforme a la Ley de 27 de febrero del mismo año, así como también por el nombramiento efectuado por Orden ministerial de 5 de abril siguiente de una Comisión para la administración de los bienes adquiridos a consecuencia de dicho canje, presentaron su dimisión los representantes de la RENFE que colaboraban en el Consejo. Designó la citada Comisión, en sustitución de los consejeros dimisionarios, a los representantes de la misma: Fernando Camacho Baño, José M.ª Lapuerta y de las Pozas, Eugenio Gómez Pereira, Enrique Calabia López y Pedro Benito Barrachina; a Gregorio Pérez Conesa, Presidente del Consejo de Administración de la RENFE, a Javier Marquina Iborra y Armando R. Flobert, Director y Subdirector respectivamente de la referida Red Nacional. Estos dos últimos venían colaborando ya en las labores del Consejo.

Asimismo en 1943 fué nombrado Consejero el prestigioso industrial, Eusebio Bertrand Serra. Y en septiembre del mismo año fallecía Ignacio Coll Portabella, Consejero de la Sociedad desde 1919 y Presidente desde 1934, siendo nombrado para sustituirle el Vicepresidente, Mariano Traver Gómez.

Posteriormente, con motivo del cese en sus cargos de Presidente y Director de la RENFE antes mencionados, fueron reemplazados por



Sala de Química del Laboratorio de la Barceloneta

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

nuevos titulares de los mismos: Eduardo Alfonso y José M.ª Rivero de Aguilar. Ello no obstante, y a fin de que pudiera seguir figurando en el Consejo el prestigioso ferroviario Javier Marquina, se acordó que transitoriamente pudiera aumentarse a dieciséis el número de puestos del Consejo, mediante la oportuna modificación del artículo estatutario que los limitaba a quince.

1944

En mayo de 1944 y a consecuencia de una intervención quirúrgica, dejó de existir el Vicepresidente, Eduardo Pujol Xicoy.

Cotización de acciones.

La estimación bursátil de las acciones de "La Maquinista" — que había conocido su mayor depresión en los días de la segunda República — fué creciendo y aunque en el momento crítico de 1944 se registró la cotización mínima de 94 por ciento, pronto fué superada en mucho, como tendremos ocasión de ver poco más adelante.

Desarrollo de la construcción de motores Diesel.

Después de los primeros balbuceos en la construcción de motores Diesel, iniciada por "La Maquinista", como vimos, poco antes de nuestra guerra, el incremento que adquirió este sector de sus actividades corrió parejas con el éxito que obtenían en el mercado las unidades puestas en servicio, aparte de las intrínsecas ventajas del sistema.

Otras circunstancias fomentaron la apetencia del motor Diesel nacional: la escasez de divisas y las dificultades de importación motivadas por la segunda guerra mundial. A ellas se unieron más tarde las restricciones en el consumo de energía eléctrica impuestas por la prolongada sequía.

"La Maquinista", que había empezado construyendo sólo grandes unidades de equipos propulsores marinos, emprendió desde 1942 la construcción de motores medianos para buques pesqueros o de cabotaje, alcanzando en 1945 una producción anual de 12.600 caballos.

La puesta en servicio de la nueva nave de montaje de motores Diesel, inaugurada en 1944, le permitió extender el campo de aplicación de los mismos. En julio de 1945 pudo entregar el primer motor estacionario del nuevo tipo "M29" destinado especialmente a equipar grupos de reserva entre 300 y 600 caballos, motor al que sucedía el del tipo "M20", también para usos estacionarios.

Mientras se desarrollaba la producción de estos motores de mediana potencia, renació la actividad en la construcción de grandes equipos propulsores, construídos en este momento bajo las licencias de "Burmeister & Wain" y "Sulzer", no pudiendo utilizarse las patentes

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"Krupp" a causa de la guerra. Con la inclusión de varios pedidos de estos grandes motores se llegó a alcanzar años más tarde — en 1949 — la cifra de 19.600 caballos anuales.

En el ínterin, apenas transcurridos dos años de su nombramiento, fallecía, en mayo de 1945, Eusebio Bertrand Serra. Fué sustituído por otra relevante personalidad financiera e industrial: Félix Escalas Chamení.

Fin de las hostilidades.

1945

Ante el empuje de las democracias flaqueó y se hundió Italia, descompuesta interiormente. Por su parte, las bombas atómicas lanzadas sobre Nagasaki e Hiroshima enfriaron por completo el belicismo japonés. El epílogo fué Berlín — 2 de mayo de 1945 —. Murió la guerra donde había empezado a fraguarse. Y si por un momento parecieron ser realidad los ambiciosos sueños de Hitler, aquellas utopías se desvanecieron entre el polvo de las ruinas; el mismo Führer quedó enterrado en ellas.

El volcán se apagó, aunque sólo aparentemente. La expansión comunista se encargó de mantenerlo en actividad. Diez años después pueden contemplarse todavía sus lavas ardientes en movimiento, arrasando pueblos que en vano pugnan por oponerse a su avance devastador.

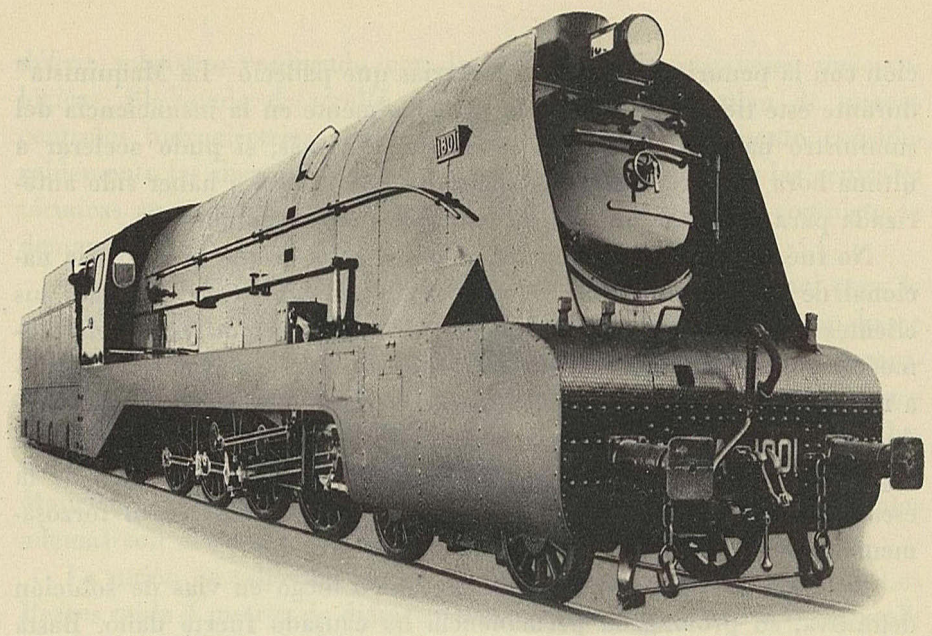
El oasis español.

España fué y sigue siendo un rincón acogedor en el atormentado mundo de la trasguerra, en que otra especie de contienda sorda que se ha dado en llamar "guerra fría" mantiene los ánimos en tensión. Franco acertó a encauzar sus destinos por los derroteros de la paz y se mantuvo firme en ellos. La serena actitud española, vigilante ante los acontecimientos exteriores, se hallaba preocupada además con problemas internos, que no escasearon, pues a los efectos de la guerra civil, agravados con la desaparición de las reservas de oro incautadas por los rojos, se sumaron adversas circunstancias meteorológicas que mermaron la producción agrícola y dificultaron el trabajo normal. En algunos momentos la escasez fué agobiante.

La obra de reconstrucción nacional dificultada por la penuria de primeras materias.

A aquellos malos tiempos sucedieron otros menos adversos. Cesaron las sequías pertinaces y aumentaron las cosechas. También se atenuó el aislamiento internacional económico a que España estuvo sometida y que quedó definitivamente superado en 1953 en cuyo mes de agosto — el día 26 — se firmó el nuevo Concordato con la Santa Sede, firmándose el 26 de septiembre los acuerdos entre los Gobiernos de España y

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora 1800, de la que sólo se construyeron diez unidades y que en su tiempo constituyó una notable innovación, tanto por sus líneas exteriores como por sus características especiales

los Estados Unidos, uno defensivo, otro de ayuda económica y el tercero para mutua defensa. España se integraba en el sistema militar occidental, reforzando la defensa del continente europeo. Posteriormente, en mayo de 1955, ambos países firmaron un concierto de ayuda naval.

El esfuerzo no se interrumpió y sus metas se vislumbran cada vez más próximas. En los últimos años adquirió notable impulso la producción de materias y construcciones fundamentales para el desarrollo industrial: carbón, acero, energía eléctrica. Se incrementó la marina mercante y la de guerra. Mediante la creación de empresas paraestatales emprendióse la producción de carburantes y lubricantes, la de fertilizantes, celulosa y fibras; progresó la motorización del país en vehículos de transporte y turismo, tractores y motores de aviación.

Unificáronse los ferrocarriles de vía de ancho normal, formando la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Se intensificó la electrificación de líneas y se modernizó el material tractor y móvil.

Aprovechando parte de las ventajas que demostró la serie de unidades de la locomotora "Santa Fe", se proyectaron luego y fueron construídas por los mismos talleres hasta 57 locomotoras "Montaña" de la serie "2.700", para la RENFE, máquinas que se entregaron entre el 31 de agosto de 1944, fecha en que salió terminada la locomotora "2.701", primera de la serie, y el 6 de agosto de 1953, en que se efectuó la entrega de la última. Forzoso es relacionar tan dilatado plazo de construc-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ción con la penuria de primeras materias que padeció "La Maquinista" durante este tiempo, concentrada principalmente en la insuficiencia del suministro nacional de aceros laminados. Es más, si pudo acelerar a última hora la entrega de estas máquinas fué merced a haber sido autorizada para importar un lote de materiales del extranjero.

No fué éste, desgraciadamente, el único caso en que la industria nacional de locomotoras hubo de quedar en posición desairada ante sus clientes y ante la opinión general, por tan aciaga circunstancia. Si hacemos hincapié en ello es porque este caso de fuerza mayor se convirtió a menudo en argumento para vulnerar las leyes protectoras de la producción nacional, achacando a los transformadores una limitación de capacidad que no ha existido en todo caso más que en función de la escasa disponibilidad de primeras materias, a la que se veían forzosamente supeditados.

Aunque, por fortuna, el problema entró luego en vías de solución definitiva, su prolongada permanencia ha causado fuerte daño. Basta leer las últimas Memorias anuales de "La Maquinista", donde tan reiteradamente se hace alusión a él, para darse cuenta de hasta qué punto ha perturbado su normal desenvolvimiento y de las posibilidades que ha debido sacrificar por esta causa. Incluso las de exportación, pues la primera que se concertó con los Ferrocarriles Portugueses en abril de 1944 para el suministro de dos de las seis locomotoras que abarcaba el pedido, quedó empañada en su brillante e innegable éxito técnico por el desmesurado retraso de la construcción. Posteriormente se malograba otra operación de mayor importancia con Chile ante la imposibilidad de garantizar el plazo de entrega exigido.

De otras consecuencias cabe hablar todavía. El hecho, que pudiera parecer anómalo, de que se hayan construído recientemente en España máquinas del tipo "Mikado" con planos ingleses, se explica por la sola razón de que aquel país estaba en condiciones de proporcionar con mayor rapidez las primeras materias necesarias. Y ha sido lamentable que tuviera que truncarse así la tradición de continuidad de los proyectos españoles de locomotoras de vapor en nuestros ferrocarriles más importantes, tradición que se había mantenido invariablemente a lo largo de los últimos treinta años.

Progreso y nuevas técnicas en las construcciones metálicas.

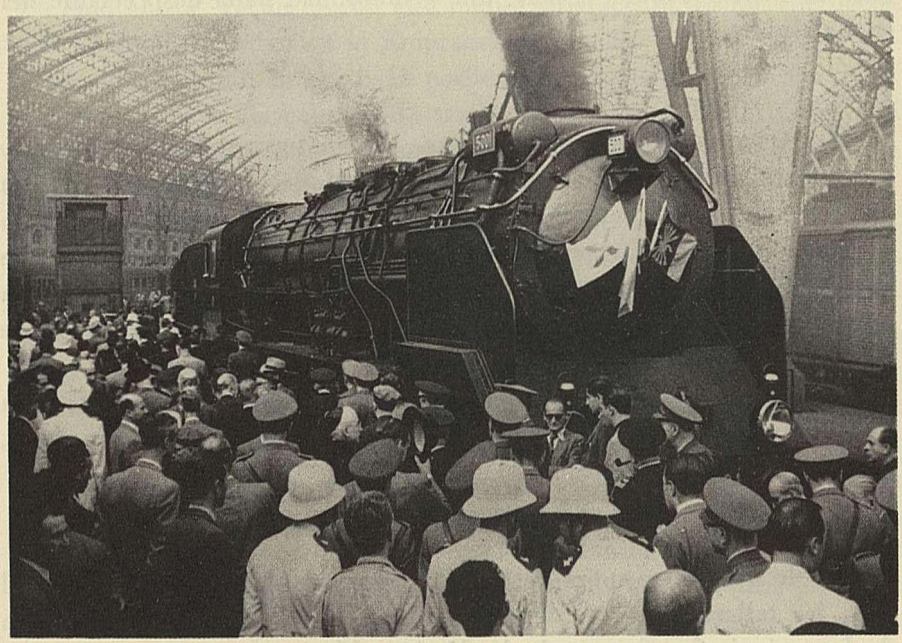
La insuficiencia del potencial instalado en España para la producción de energía eléctrica se puso de manifiesto ante el ritmo vertiginoso que adquirió la industrialización del país. Las empresas privadas desenvolvieron hasta el máximo sus posibilidades de ampliación, mas el

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

déficit subsistía, conjugado con las adversas circunstancias meteorológicas. El Estado desarrolló por su parte un vasto plan de nuevas centrales hidroeléctricas cuya realización paulatina aumentó considerablemente las disponibilidades de energía, que, junto con las centrales térmicas en proyecto, es de esperar lleguen a saturar por completo la demanda.

No estuvo ausente "La Maquinista" en el esfuerzo nacional para la solución de tan importante problema, ya que tomó parte en muchas e importantes obras de todo género. Entre otras, corrió a su cargo la construcción de esenciales elementos mecánicos para la presa de Flix. Construyó las tuberías de alimentación para el salto de Los Peares, las tuberías forzadas de Viella, Benós y Artíes, la de Argoné, las de Espot y San Mauricio, la de Las Conchas, y las de Vilaller y Llesp, completándolas además con compuertas, ataguías, grúas y otros mecanismos.

La unión de tubos de tan grandes dimensiones — la tubería de Los Peares mide 4 metros de diámetro —, que tradicionalmente venía realizándose a base de remaches, se efectúa modernamente por el sistema de soldadura eléctrica. "La Maquinista" introdujo el procedimiento de forma gradual y con las precauciones y asesoramientos necesarios. La primera obra importante realizada por el nuevo sistema fué la tubería



El 6 de octubre de 1942, jornada triunfal para la técnica española. La locomotora "Santa Fe" en los andenes de la estación de Barcelona - Término, a punto de emprender su primer viaje

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

forzada de Viella. Tanto para este trabajo, como para la tubería de Las Conchas ejecutada posteriormente, se procuró el asesoramiento e inspección de expertos de la renombrada casa suiza "Escher Wyss".

Las acciones de "La Maquinista" en su cenit.

1946

Antes de referirnos al aumento de capital de la Sociedad, hemos de registrar el fallecimiento en 1946 de Javier Marquina. Poco después era nombrado Consejero, para sustituirle, Juan Bertrand Mata.

La situación mundial y el cambio producido con respecto a España permitió, en 1946, que "La Maquinista" aumentara su capital social a sesenta millones de pesetas.

Las acciones de la Sociedad se consolidaban de día en día hasta alcanzar la máxima cotización en 1947 al realizarse operaciones al tipo de 279 por ciento.

No fué nunca "La Maquinista" Empresa de grandes beneficios. La necesaria y constante variabilidad de sus construcciones lo ha impedido. El adagio catalán de "*fer-se més savis que rics*" le cuadra perfectamente. Sin embargo, en la estadística que sigue la Empresa de los beneficios repartidos a los accionistas desde la fundación de la entidad, puede observarse que en este siglo de su existencia el promedio anual de dividendo a las acciones, incluso teniendo en cuenta para el cálculo los años de beneficio nulo, supone una rentabilidad nada despreciable del capital invertido.

Hacia la modernización y extensión de Barcelona.

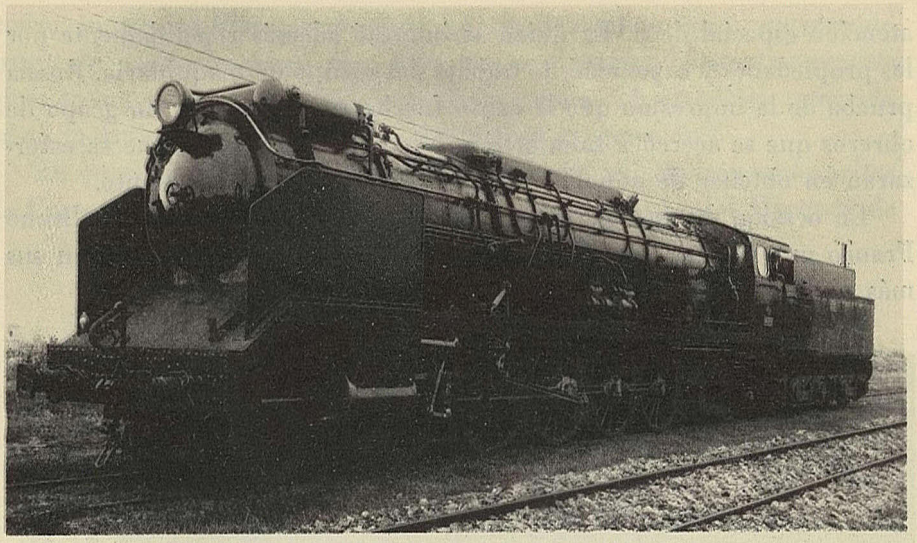
Hay que insistir sobre Barcelona, en ininterrumpido crecimiento. Porque un presupuesto extraordinario de Modernización y Extensión vino por entonces a señalar una nueva etapa en la urbanización de la ciudad. Planeaba la transformación en subterráneo del ferrocarril de Sarriá en el trozo comprendido entre la calle de Tavern y la antigua villa; obras de accesos a la ciudad; enlaces ferroviarios y supresión de pasos a nivel; aperturas de calles y nuevas urbanizaciones.

Paralelamente, el Ayuntamiento llevaba a cabo una importante obra social enlazada con el llamado problema de la vivienda, en primer plano, no sólo en la vida barcelonesa sino nacional.

Franco visita "La Maquinista".

Por lo que son y representan en la vida económica e industrial del país, los talleres de "La Maquinista" merecieron siempre la atención de las principales figuras de la Nación. Monarcas y gobernantes los visitaron en distintas ocasiones, como hemos visto a lo largo de estas

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora de la serie 2700 construída para la RENFE en 1944

páginas. Desde 1939, tan honrosos motivos de distinción se consignan en el llamado "Libro de Oro" de la Sociedad. En primera página figura la firma autógrafa del Jefe del Estado, Generalísimo Franco, quien visitó los talleres de San Andrés el día 24 de mayo de 1947, fecha que 1947
"La Maquinista" recuerda con entrañable satisfacción. El día fué declarado totalmente festivo en la Empresa, aunque los talleres de San Andrés trabajaron a fin de que S. E. pudiera verlos en su normal actividad. El personal de la Barceloneta se trasladó en masa a San Andrés. Allí estaban, junto a nuestras primeras autoridades, el Consejo de "La Maquinista" en pleno, presidido por Mariano Traver.

"La Maquinista" se había vestido de gala para recibir al Caudillo. Tanto la entrada de las edificaciones como las avenidas que las comunican entre sí, estaban adornadas con altos mástiles en los que ondeaban grandes banderas nacionales. De todos los huecos colgaban asimismo tapices y damascos.

Sobre las once y media de la mañana llegó el Generalísimo, a quien acompañaban los ministros de Hacienda, Obras Públicas, Industria y Comercio y Gobernación. Las aclamaciones que brotaron a su llegada continuáronse ininterrumpidamente durante el transcurso de la visita, que fué detallada y por demás interesante. Estaba a la sazón terminada y a punto de entrega la primera de las locomotoras destinadas a los Ferrocarriles Portugueses y se emprendía la construcción de tractores para usos agrícolas e industriales, aparte de estar terminándose los prototipos del nuevo motor "MEN" de 20 HP. Todo ello mereció la

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

atención especial de S. E., quien se interesó además repetidamente por las propiedades y capacidad de trabajo del equipo de maquinaria. Buena prueba de la impresión que le causó fueron sus palabras a un grupo de obreros que se acercó a saludarle, y a quienes recomendó que se esforzaran en obtener de aquellas máquinas el máximo rendimiento.

En ocasión de esta visita "La Maquinista" ofrendó al Generalísimo Franco una maqueta de la locomotora "Santa Fe", reproducida en sus más nimios detalles.



Visita de S. E. el Generalísimo Franco a los Talleres de San Andrés. A su derecha, el Presidente del Consejo de "La Maquinista", Traver, el Ministro de Industria, Suanzes, y el Director General de la RENFE, Coronel Rivero de Aguilar. A la izquierda, don Manuel Junoy, Director de "La Maquinista"

El centenario del primer ferrocarril en España.

1948

Quiso el Estado conmemorar con toda solemnidad esta efemérides de la primera realización ferroviaria hispana — glosada ya en el Capítulo II de este libro — que fué la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró, celebrada el día 28 de octubre de 1848. A los cien años exactamente, Barcelona pudo revivir aquel momento histórico.

Apelando a los datos que se poseían de la locomotora nombrada "Mataró", que arrastró el tren inaugural un siglo antes, "La Maquinista" construyó una reproducción fidelísima de la máquina. Con igual respeto histórico, la Casa "Material y Construcciones, S. A." reconstituyó los coches de viajeros. El redivivo convoy, que partió a las diez de la mañana de una estación habilitada para el caso en la zona por-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

tuaria, junto a la Plaza de Antonio López, llevando a bordo un nutrido grupo de pasajeros, ataviados, para mayor propiedad, con las anacrónicas indumentarias de la época evocada, realizó el simbólico recorrido hasta la antigua Iluro, en medio de curiosa expectación.

En ocasión de las fiestas de este Centenario se editaron unos sellos de Correos, uno de los cuales tenía estampado el busto del Marqués de



S. E. el Generalísimo Franco examina, interesado, las delicadas construcciones del Taller de Precisión

Salamanca. Por ignorados motivos no pudieron cumplirse los deseos de la Comisión organizadora de que junto a esta efigie del gran financiero impulsor de los ferrocarriles españoles apareciera la de Manuel Biada, principal animador de la empresa del ferrocarril de Mataró. Pero si se frustró este homenaje postal, en cambio los mataroneses le dedicaron un monumento en su propia ciudad, que fué descubierto poco después de la llegada del tren del Centenario.

Otros actos subrayaron el acontecimiento, pues en tal ocasión fué inaugurada la electrificación de la línea de Barcelona a Mataró, el túnel de la Avenida Meridiana, la nueva estación de Sans y las obras de prolongación del Metro Transversal a partir del Clot.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Organizóse asimismo una Exposición Conmemorativa de material ferroviario, en la que predominaban las notas de acusado contraste entre los viejos artilugios y los dispositivos modernísimos, últimas creaciones de la técnica. Tenían cabida en el mismo recinto multitud de instalaciones de ferrocarriles en miniatura, que hicieron las delicias de chicos y grandes.

Firmas ilustres en el "Libro de Oro" de "La Maquinista".

Los testimonios contenidos en el "Libro de Oro" corroboran el interés despertado por las instalaciones de "La Maquinista". Tales los del Jalifa Muley Hassán; el Director General de los Ferrocarriles Portugueses, Rogelio Vasco Ramalho; los profesores y alumnos de la Universidad de El Cairo y del Instituto Técnico de Lisboa. También la Comisión parlamentaria de los Estados Unidos, que realizó un viaje a España en

1949

septiembre de 1949. Los ministros de Obras Públicas, Peña Boeuf y Fernández Ladreda, y tantas otras personalidades cuya enumeración constituiría una larga reseña.

Nuevos cambios en el Consejo.

El decano de los miembros del Consejo de Administración de "La Maquinista", Luis Sedó Guichard, consejero en funciones desde 1917, presentó su dimisión en 1949 invocando su avanzada edad y el delicado estado de su salud. Fué nombrado Consejero de Honor, como obligada deferencia y demostración de gratitud de la Sociedad. Para reemplazarle en activo y continuar la tradición de figurar en el Consejo tan ilustre apellido, fué nombrado el propio hijo del dimisionario, Alfredo Sedó Peris-Mencheta.

La misma Junta General que ratificó los anteriores nombramientos, acordó nombrar vocal a Andrés Montaner Serra, en méritos de toda su vida profesional dedicada a la Empresa, de la que desde 1939 era Director Adjunto.

1951

En abril de 1951 fallecía el consejero Eduardo Alfonso Quintanilla, incorporado al Consejo desde 1944 y de quien se recordaba que asistió en representación de la Compañía de M. Z. A. a la colocación de la primera piedra de los talleres de San Andrés allá por el año 1918.

"La Maquinista" y los motores MEN.

El persistente problema de las restricciones eléctricas obligó a pensar en el motor pequeño. Sebastián Nadal fué el autor de un proyecto de motor Diesel de 10 HP. que fué puesto en construcción por "La Maquinista" conjuntamente con la Casa "Elizalde", aunque más tarde

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

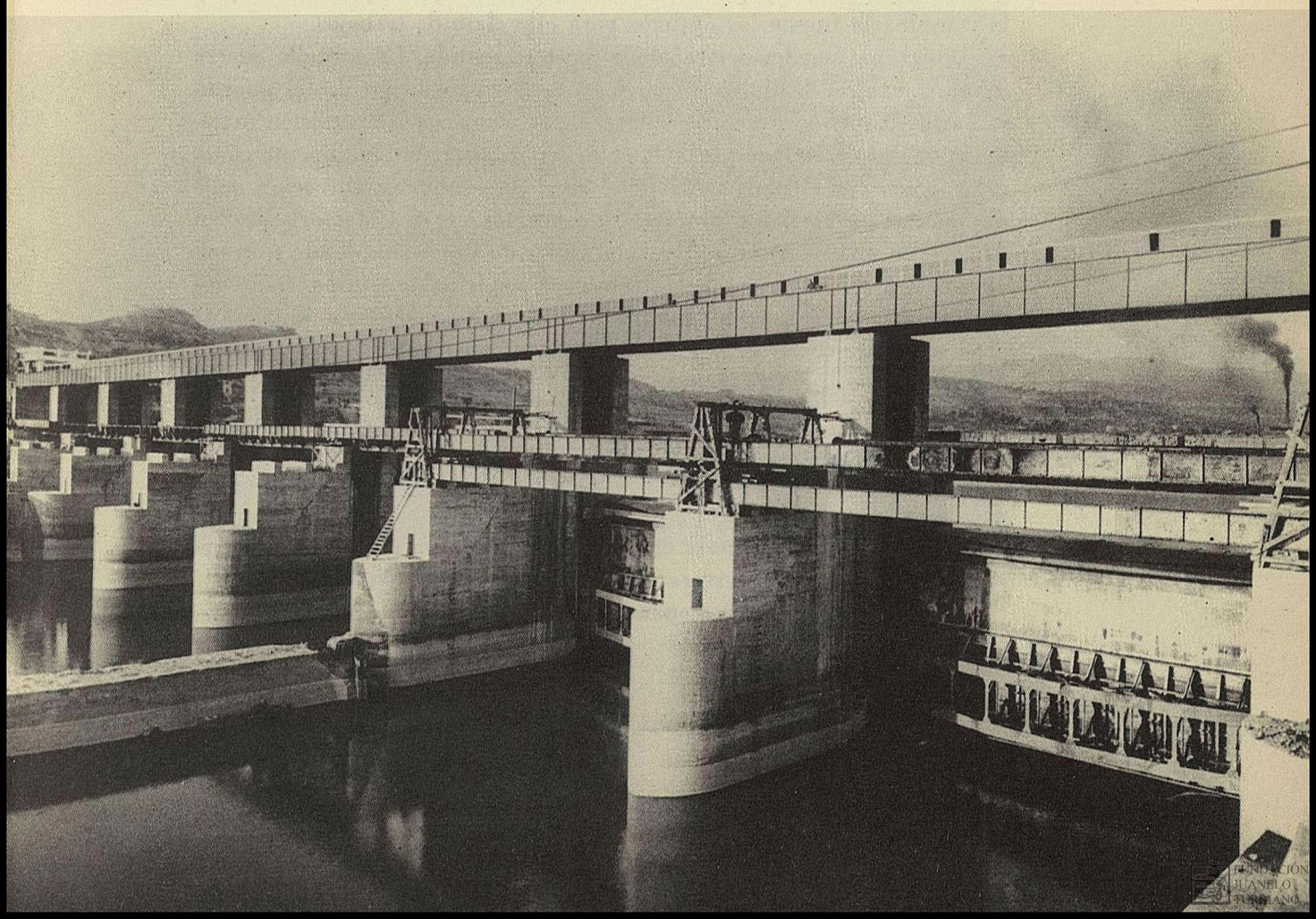
pasó a ser construído totalmente por la primera. Para la explotación de este tipo de motor, que sucesivamente ha ido ampliando sus gamas de potencia hasta llegar a los 60 HP., se fundó como filial de "La Maquinista" la entidad "Motores MEN, S. A.", anagrama que responde a las iniciales de sus creadores, Maquinista-Elizalde-Nadal. El motor MEN, por su multitud de aplicaciones, tuvo gran aceptación y de él se ha construído un elevado número de unidades, extendidas ampliamente por todo el país.

Perfeccionamientos en la construcción de motores Diesel.

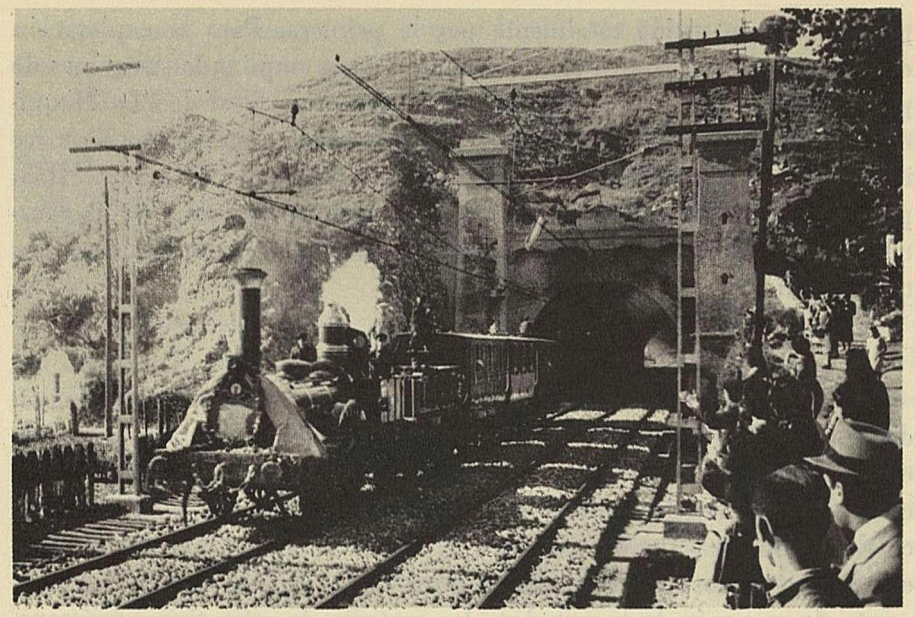
Todavía tenemos que consignar un nuevo progreso: la adaptación de la sobrealimentación por turbina de aprovechamiento de los gases de escape a las series de motores "M20" y "M29", con lo que se ampliaba el campo de potencias útiles y se disminuía el precio por caballo. Con la colaboración de "Brown Boveri", el éxito de estos nuevos equipos, el primero de los cuales quedó listo en 1950, mejoró todavía hasta el punto de que más de la mitad de los motores de estos tipos que construye "La Maquinista" son sobrealimentados.

A la par que iba sedimentando la organización necesaria para llevar a cabo tan completo programa, "La Maquinista" conseguía la forma-

Compuertas para la presa de Flix



FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El tren del Centenario en su viaje conmemorativo de Barcelona a Mataró, a la salida del túnel de Mongat, el día 28 de octubre de 1948

ción de operarios especializados en estas construcciones cada vez más delicadas y precisas y ponía también los medios para que el utillaje y la maquinaria fuesen los óptimos para esta clase de trabajos.

Dos etapas pueden ser señaladas en este sentido. La segunda guerra mundial había dificultado de tal manera la importación de las guarniciones de bomba e inyector — piezas delicadísimas y de precisión extremada que había que adquirir de casas especialistas mundialmente conocidas, como por ejemplo la "Bosch" alemana —, que la Dirección decidió montar instalaciones propias. Se concentraron en la factoría de San Andrés, en una nueva nave llamada Taller de Precisión, donde se resolvieron, con acierto, celeridad y verdadero espíritu de equipo, todos los problemas creados, merced por otra parte a los magníficos medios de producción que fueron poniéndose a su alcance. Tal fué la primera etapa.

La segunda obedeció a la necesidad de ampliar sucesivamente el tamaño de las piezas que debían ser fabricadas con tolerancias y calidades cada vez más depuradas, instalándose desde 1951 nuevas máquinas de gran precisión y capacidad siempre creciente, que llegarían, en febrero de 1954, a la puesta en marcha de la nueva mandrinadora fresadora de 3 metros de carrera vertical de la Casa C. W. B.

El proceso de perfeccionamiento ha continuado incesantemente.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Este hecho, unido a las crecientes necesidades del país, habrá de facilitar el futuro desarrollo del Diesel, tanto en el campo de los mayores motores para propulsión marina como en el de los más seguros y regulares motores para servicios estacionarios.

El problema de la vivienda.

Cuestión acuciante la de la vivienda. La población de la ciudad de Barcelona, según el censo oficial de 1950, era de 1.280.179 habitantes y la provincia rebasaba los 2.200.000. El aumento de población, debido en buena parte a un movimiento inmigratorio de las provincias de Levante y Mediodía hacia Cataluña, venía a agravar el problema de la vivienda, aumentando en extensión los grupos de barracas diseminados en las afueras de la urbe. Los organismos oficiales y algunas entidades particulares tendían y tienden a solucionar el problema.

El comercio de exportación y las Sociedades Anónimas.

Con referencia al comercio exterior, España consiguió cifras positivas en su balance en 1951, siendo de destacar que el saldo favorable a las exportaciones fué de 277 millones de pesetas oro.

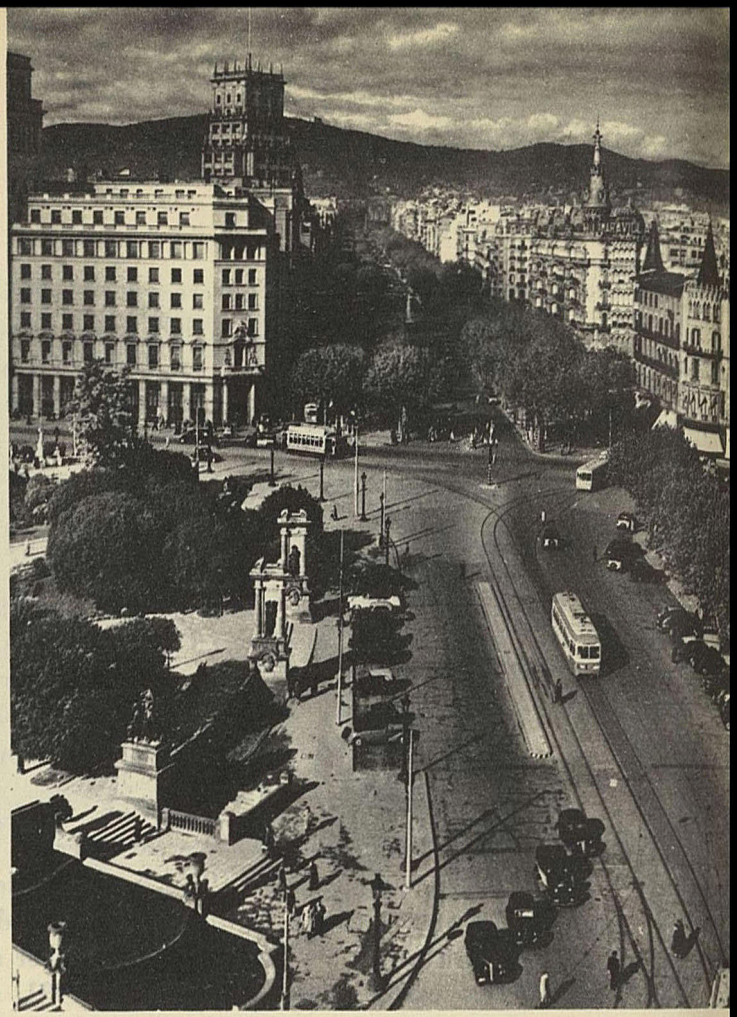
Y arrojará alguna luz al lector saber que de 4.629 Sociedades Anónimas establecidas en España en 1931, con un capital desembolsado



El Centenario del Ferrocarril en España fué celebrado con toda propiedad, y los coches y los viajeros evocaron maravillosamente los momentos vividos un siglo antes

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

que representaba 12.264'4 millones de pesetas, pasamos en 1951 a 8.289 Sociedades cuyo capital desembolsado ascendía a 52.149'8 millones de pesetas. Estas cifras se incrementan todavía después a 9.370 Sociedades y 72.806 millones de pesetas.



La llamada "arquitectura bancaria", con sus lisas superficies y sus elevados remates, dan nuevo aspecto a algunas plazas y avenidas barcelonesas

Desenvolvimiento económico de "La Maquinista".

En "La Maquinista", la magnitud de las ampliaciones realizadas y de los nuevos elementos de producción adquiridos en los últimos años requirió inversiones cuantiosas. El capital de la Sociedad había pasado ya a ser de cien millones en 1948. Pero el creciente volumen de pedidos, que en el año 1951 sobrepasaba la cifra de 400 millones de pesetas y que desde los comienzos de 1952 se ha mantenido invariablemente por encima de los 700 millones, hizo que se considerase llegado el momento de llevar a la práctica las medidas previsoramente estudiadas por la Dirección para hacer frente al mayor contingente de trabajo sin que hubiesen de alargarse los plazos de entrega. La realización de tales medidas implicaba la habilitación de nuevos locales y el incremento del equipo industrial. Había además que contar con el establecimiento del nuevo taller destinado a la construcción de material eléctrico, de reciente incorporación a las actividades de la Empresa.

1952

"La Maquinista" duplica su capital social y lo amplía de nuevo.

Todo ello impuso un nuevo y considerable aumento de los medios económicos de la Sociedad a base del plan aprobado por la Junta General extraordinaria celebrada el 19 de junio de 1952. La cuantía de la ampliación que se consideraba necesaria de momento fué fijada en cien millones de pesetas, con lo que el capital acciones de "La Maquinista" se duplicó, pasando a ser de doscientos millones. Invertida totalmente esta cifra en la construcción de nuevas instalaciones y en la adquisición

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

de equipo industrial sin que hubiera llegado a completarse el plan aprobado, el Consejo de Administración celebrado el 15 de septiembre de 1954 acordó una nueva emisión de acciones por valor de otros cincuenta millones de pesetas, lo que eleva a doscientos cincuenta millones el capital social.

Si tenemos en cuenta que en el año 1939 contaba "La Maquinista" con un capital de veinte millones de pesetas, podremos formarnos idea de cuál ha sido el esfuerzo desarrollado en el vertiginoso impulso productor.

La participación de las antiguas Compañías de M. Z. A. y del Norte se mantuvo en la misma proporción iniciada en 1917, aun después de la nacionalización de los ferrocarriles españoles, ya que a través de la Comisión Administradora de los Valores Ferroviarios del Estado se han suscrito en cada momento las acciones que correspondían a aquellas Compañías de todas las emisiones realizadas. Es de justicia consignar aquí que la compenetración entre las antiguas Compañías y "La Maquinista" ha continuado existiendo, eficaz y positivamente, por el intermedio de la Comisión actual, que cuenta con una nutrida representación en el Consejo de Administración de la Sociedad.

Además, y como consecuencia de la última ampliación de capital, diversas firmas industriales de relieve han asociado sus intereses a los de "La Maquinista" suscribiendo importantes paquetes de acciones. Una aportación destacada por su volumen y por la trascendencia que supone para "La Maquinista" y para su prestigio internacional, ha sido la de la Sociedad suiza "Brown Boveri & Cie.", a la que estaba ya vinculada por un contrato de licencia para la fabricación en España de algunas de sus especialidades en material eléctrico.

En Barcelona, como en Madrid, los rascacielos edificados estos últimos años emergen desmesuradamente del rasante de las construcciones anteriores



El Congreso Eucarístico, el urbanismo y las viviendas.

Saltando a otro asunto, rememoraremos que con motivo del Congreso Eucarístico Internacional que iba

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



El Ministro de Industria, Planell, impone las insignias de la Gran Cruz del Mérito Civil al Director de "La Maquinista", don Manuel Junoy, en memorable acto celebrado en el recinto de los Talleres de San Andrés el día 24 de noviembre de 1952.

a celebrarse en Barcelona del 27 de mayo al 1 de junio de 1952, el ministerio de Obras Públicas — cuya cartera regenta el Conde de Vallellano — aceleró la realización de una serie de mejoras en la ciudad y su provincia. Se concedió una subvención extraordinaria y en la prolongación de la Avenida del Generalísimo — popularmente llamada "la Diagonal" — se urbanizó la plaza de Pío XII, al propio tiempo que se realizaban otras obras de embellecimiento y se procedía a la explanación y rectificación de la carretera de Monistrol a Montserrat.

A raíz de este Congreso surgió en el obispado — mediante aportaciones de 100.000 pesetas — el proyecto de construir grandes grupos de viviendas de diversas categorías. También en el Gobierno Civil de la provincia se forjó un proyecto similar. Ambos se están llevando a cabo en nuestros días, al propio tiempo que la "Obra Sindical de la Vivienda" y otras entidades desarrollan una actividad paralela con objeto de llegar a solucionar el problema del barraquismo.

Un acto inolvidable.

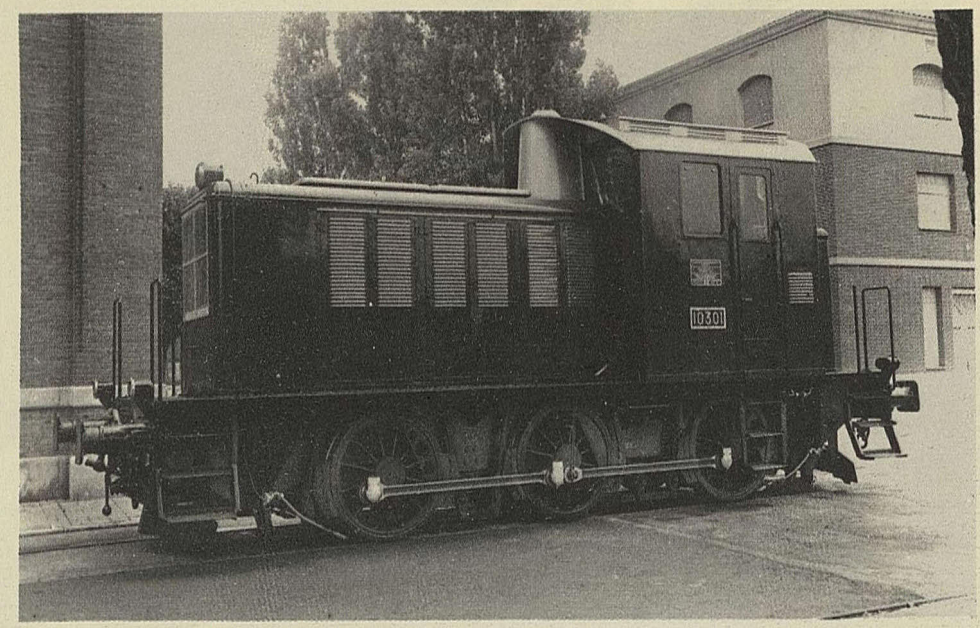
No debemos silenciar un hecho de otro carácter, altamente agradable. El ministro de Industria, Planell, se trasladó a Barcelona, junto con otras personalidades de su departamento, para imponer las insig-

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Locomotora del tipo "Mikado" en sus últimas fases de montaje, en los Talleres de San Andrés

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



La primera locomotora Diesel, eléctrica, para maniobras, construída en 1953 y equipada con motor Sulzer genuino, pero cuyas restantes unidades se construyen ya con motor nacional del mismo tipo

nias de la Gran Cruz del Mérito Civil al Director General de "La Maquinista", Manuel Junoy, acto que revistió caracteres de acontecimiento y que tuvo lugar el 24 de noviembre de 1952 ante todo el personal de la Empresa y con asistencia de las primeras autoridades y de las representaciones más destacadas de la industria y de la ingeniería.

Algunos aspectos de la producción nacional.

En auge su economía, con una población disciplinada y laboriosa, nuestra Nación está en marcha y camina hacia un porvenir cada vez más despejado.

Entresacamos de nuestras estadísticas oficiales algunos datos sobre la economía española que creemos de interés señalar dentro del carácter de esta obra.

Considerando como base la producción del trienio 1929-30-31, la de 1953 la ha rebasado visiblemente.

En metales y ferroaleaciones, se observa un descenso notable en la obtención de cobre en cáscara y cobre blíster, pero en cambio aumenta la producción de cobre electrolítico y refinado. Prospera en forma destacada la producción de estaño, aluminio, cinc, ferromanganeso y ferrosilicio.

Se obtienen ya, según datos más recientes, 872.000 toneladas anuales de lingote de hierro y 1.100.000 toneladas de acero, lo que ha sido

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

posible gracias a la modernización y ampliación de las antiguas instalaciones existentes; y con la próxima e importantísima aportación de la Empresa Siderúrgica Nacional de Avilés, estas cifras podrán todavía ser considerablemente aumentadas.

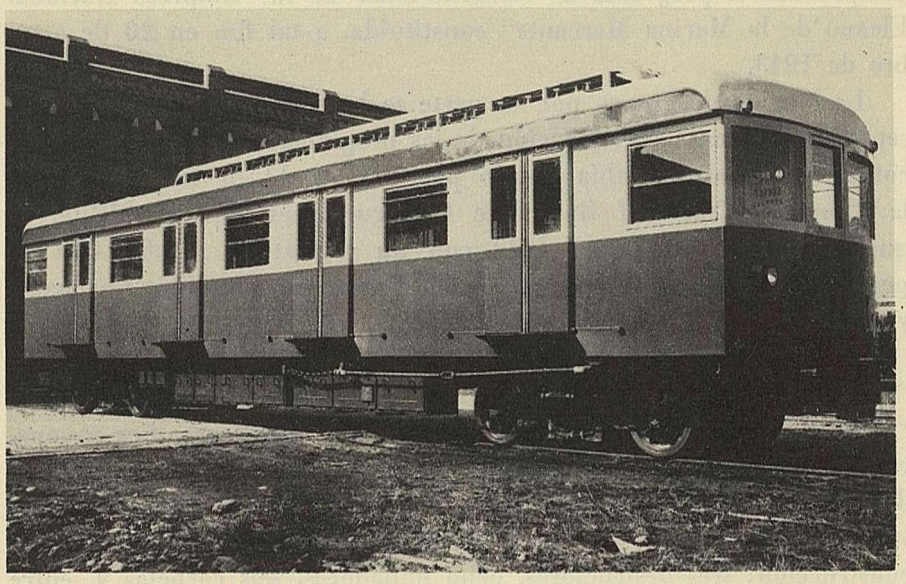
La extracción de 10.500.000 toneladas de hulla conseguida últimamente deja muy atrás la cifra de 7.300.000 toneladas alcanzada hace veinte años.

Y en la producción de energía eléctrica, sumando las cifras debidas a instalaciones térmicas con las originadas por las instalaciones hidroeléctricas, llegamos a un total de 10.480 millones de kilowatios-hora.

El aumento de población y la industria.

1953

En 1953 se registraron en España 28 millones y medio de habitantes. Es decir, dos millones y medio más que los que se habían inscrito en 1940. Este aumento de población, unido al rápido ritmo de industrialización experimentado en los últimos años, ocasiona una demanda que quizá en algunos casos no puede satisfacerse, porque la producción no ha crecido al compás suficiente para mantenerse al nivel de las nuevas necesidades. Tal desequilibrio no puede ser sino pasajero, considerando los vastos planes actualmente en desarrollo y cuya próxima realización asentará sobre los más sólidos cimientos la prosperidad futura de España en todos los órdenes.



En 1953 se construyó este coche-motor, uno de los varios con destino al Ferrocarril Metropolitano de Barcelona

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

El Instituto Nacional de Industria.

Creado el 25 de septiembre de 1941, el I. N. I. — Instituto Nacional de Industria — debía encargarse de realizar y encauzar las inversiones industriales del Estado y de colaborar con las industrias privadas para procurar su mayor desenvolvimiento. Al concluir el 1953, intervenía dicho Instituto en 52 empresas habiendo sido su desembolso efectivo de 6.000.000.000 de pesetas. De estas empresas, 13 eran totalmente del Estado, que poseía participación mayoritaria en otras 20 y minoritaria en 9, controlando las 10 restantes a través de otras empresas.

Desarrollo ferroviario.

La longitud de líneas de ferrocarriles de vía normal, que en 1941 era de 12.775 kilómetros, alcanza en 1953 unos 13.200. En vía estrecha contábamos con 4.617 kilómetros de líneas que se han aumentado a 4.902. Los ferrocarriles españoles disponen, pues, de unos 18.000 kilómetros de longitud de líneas, de ellos más de 1.500 electrificados.

El parque total de material de tracción de la RENFE se descompone como sigue: locomotoras de vapor, 3.432; locomotoras eléctricas, 133; automotores eléctricos, 92, y automotores térmicos, 144.

La marina mercante y la de guerra.

La flota mercante española, al comenzar el 1954, sumaba aproximadamente 1.250.000 toneladas y la flota pesquera unas 150.000. Hallándose en servicio veinte buques nuevos de los sesenta y cinco que comprendía el programa de construcciones de la "Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante" constituída, a tal fin, en 20 de octubre de 1943.

La Marina de guerra por su parte se ha incrementado en más de setenta unidades. Para ejecución de los programas navales y sus obras complementarias se había creado por Ley de 11 de mayo de 1942 la "Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares" que quedó constituída en 1947 con un capital de 350.000.000 de pesetas y con factorías navales en El Ferrol del Caudillo, Cartagena y Cádiz.

En los inicios de 1954 se hallaban en servicio: los cinco cruceros "Canarias", "Galicia", "Almirante Cervera", "Miguel de Cervantes" y "Méndez Núñez"; dieciocho destructores, siete minadores, diez cañoneros, seis submarinos, diez lanchas torpederas, siete guardacostas, diez dragaminas, diez buques auxiliares, un transporte, seis remolcadores, veintitrés guardapescas y dos barcazas de desembarco. Hallándose en construcción: tres destructores, ocho minadores, seis corbetas y, entre otras unidades, varios submarinos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Una vista presente y algo futura también de los Talleres de San Andrés, imaginando terminado el actual plan de ampliaciones

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

"La Maquinista" no cesa en sus realizaciones. Como consecuencia del programa de la RENFE de electrificar las secciones de rampas más pronunciadas en las líneas de importancia, se ha estudiado últimamente un tipo de locomotora que, dotado de una potencia semejante a las "Santa Fe" y "2.700", sea capaz de desarrollar velocidades superiores. Este será el tipo "Confederación", del que "La Maquinista" está construyendo actualmente una serie de diez unidades.

La locomotora "Confederación" y la Diesel-eléctrica.

Capítulo aparte merece la locomotora Diesel-eléctrica para maniobras, de recentísima introducción en España. Desde hace tiempo experimentaba la RENFE la necesidad de un tipo especial de material tractor para este servicio. Venía fijando su atención en la locomotora Diesel que, aunque más costosa de adquisición que las de vapor, representaba en cambio una considerable economía en el consumo. La solución del problema fué facilitada por "La Maquinista" a base de la construcción de un pequeño lote de locomotoras Diesel-eléctricas de 350 CV, equipadas con motor Sulzer, cuya licencia posee. Las primeras unidades entregadas se han mostrado tan eficientes, que no cabe duda de que la RENFE adoptará estas máquinas con carácter general para el servicio de maniobra en sus estaciones.

Esta adquisición ha puesto otra vez de manifiesto la tendencia que va acentuándose cada día hacia la sustitución de la tracción a vapor, cuyas posibilidades de perfeccionamiento parecen agotarse, por la tracción Diesel y eléctrica. "La Maquinista", a la vanguardia siempre de todo lo que representa modernización del material motor de los ferrocarriles nacionales, está preparada para el nuevo paso. Su convenio reciente con la Casa suiza "Brown Boveri" para la construcción de material eléctrico le permitirá desarrollar en España esta especialidad beneficiándose de la experiencia de tan prestigiosa firma.

Nuevo desvío hacia la ciudad para recordar que entre las últimas reformas urbanísticas importantes llevadas a cabo en Barcelona destacan la inauguración del Metro del Tibidabo, la prolongación del Transversal hacia San Andrés y la conclusión, a mediados de 1954, de la pista de Castelldefels. La estética de la ciudad tiene planteado un nuevo problema, el de la llamada "arquitectura bancaria", en algunas zonas de su centro urbano.

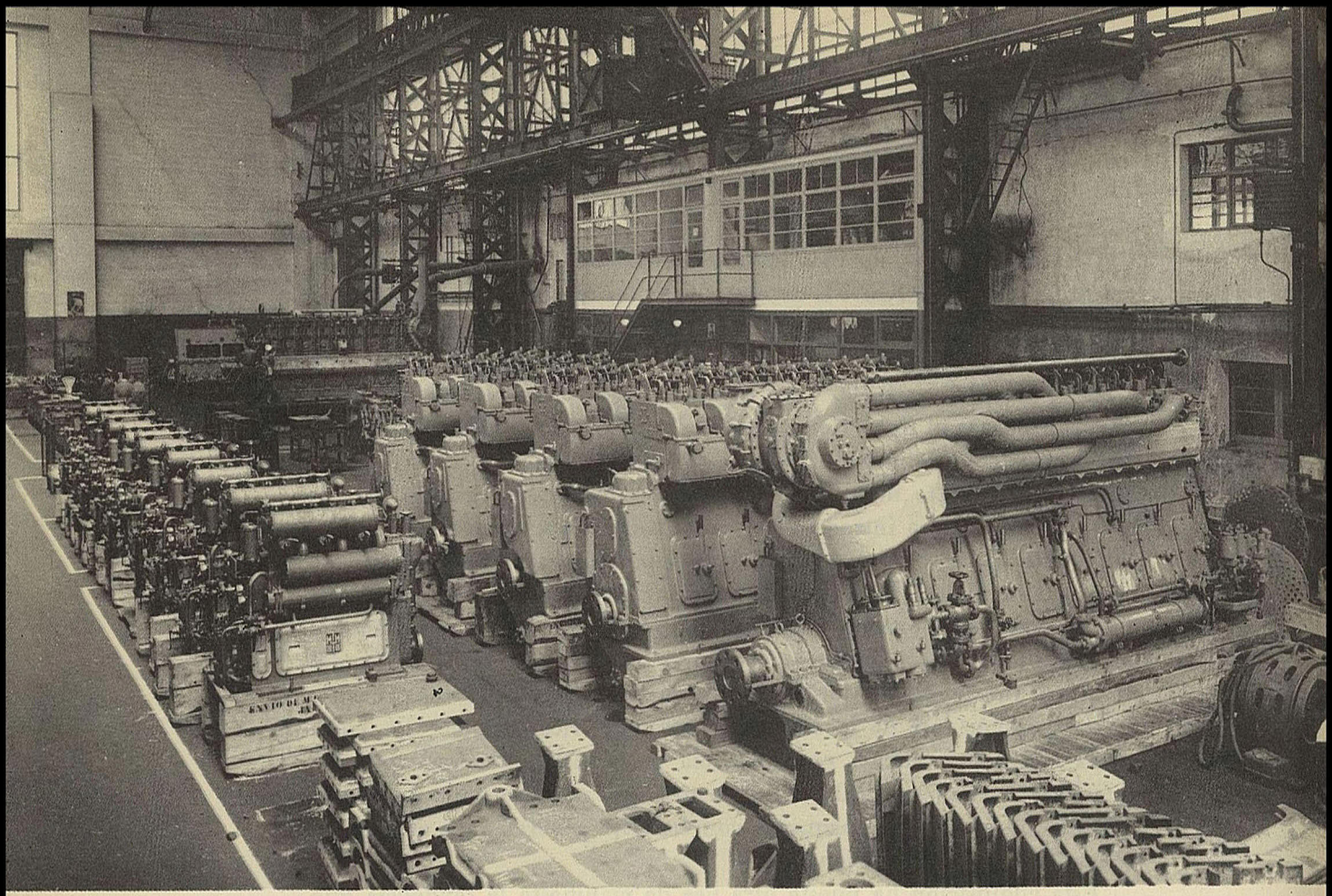
Últimas reformas urbanísticas.

1954

Y tras este inciso, hay que registrar otra pérdida irreparable en el Consejo de "La Maquinista", en la persona de su Presidente, Mariano Traver Gómez, a quien sorprendió repentinamente la muerte, el día

El actual Consejo de "La Maquinista".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Motores Diesel, fabricados en serie, de diversos tipos y potencias

22 de diciembre de 1953, cuando regresaba a Madrid de la última reunión a la que pudo asistir.

Después de los cambios y vicisitudes habidos, la composición actual del Consejo de Administración de "La Maquinista", es como sigue: Presidente, Félix Escalas Chameni; Vicepresidente, Santiago Basanta Silva; Consejeros, Pedro Benito Barrachina, Juan Bertrand Mata, Enrique Calabia López, Juan Golobart Perpiñá, Eugenio Gómez-Pereira Ranz, Benito Jiménez Ezquerro, Manuel Junoy Cornet, José M.ª Lapuerta y de las Pozas, Andrés Montaner Serra, Sebastián Nadal Martiarena, José Salgado Muro y Alfredo Sedó Peris-Mencheta. Director General, Manuel Junoy Cornet. Secretario del Consejo, Andrés Montaner Serra.

Visita a los actuales talleres de la Barceloneta.

Y ahora ha llegado el momento de recorrer los talleres de la Barceloneta y San Andrés. A propósito lo hemos dejado para el final.

Pocos rasgos conserva la Barceloneta de su fisonomía primitiva a la que nos referíamos en las primeras páginas de este libro, aunque todavía sigue siendo zona residencial de la gente de mar. Pero a ésta se fué

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

agregando paulatinamente una población heterogénea en la que ha quedado diluída la antigua característica marinera. Más de 70.000 habitantes se acumulan hoy en la típica barriada, circunscrita en un área que no llega a un kilómetro cuadrado.

Como industrias marítimas subsisten hoy los magníficos y modernizados "Talleres Nuevo Vulcano" — la antigua Sociedad de Navegación e Industria, cuyo nombre ha salido a menudo en estas páginas —, los "Astilleros Cardona" y algunos otros.

Los talleres de "La Maquinista" carecen de perspectiva por su parte frontal, ocultos entre las casas de vecindad. Desde el Paseo Nacional hay que adentrarse por la calle que lleva su nombre, surcada en toda su longitud por una vía férrea, para encontrar al final la entrada de la factoría, bajo un arco que recuerda el que durante muchos años, casi desde los primeros tiempos de la Sociedad — véalo el lector en los grabados de la época — fué como un símbolo, demolido recientemente al no tener razón de existir en su antiguo emplazamiento, puesto que la ampliación del recinto fabril lo había dejado puertas adentro.

Traspuesto el arco, la calle y la vía continúan entre dos hileras de edificios hasta llegar a un gran patio de recepción y carga de mercancías, en el que se yergue una grúa giratoria, montada sobre alto zócalo.

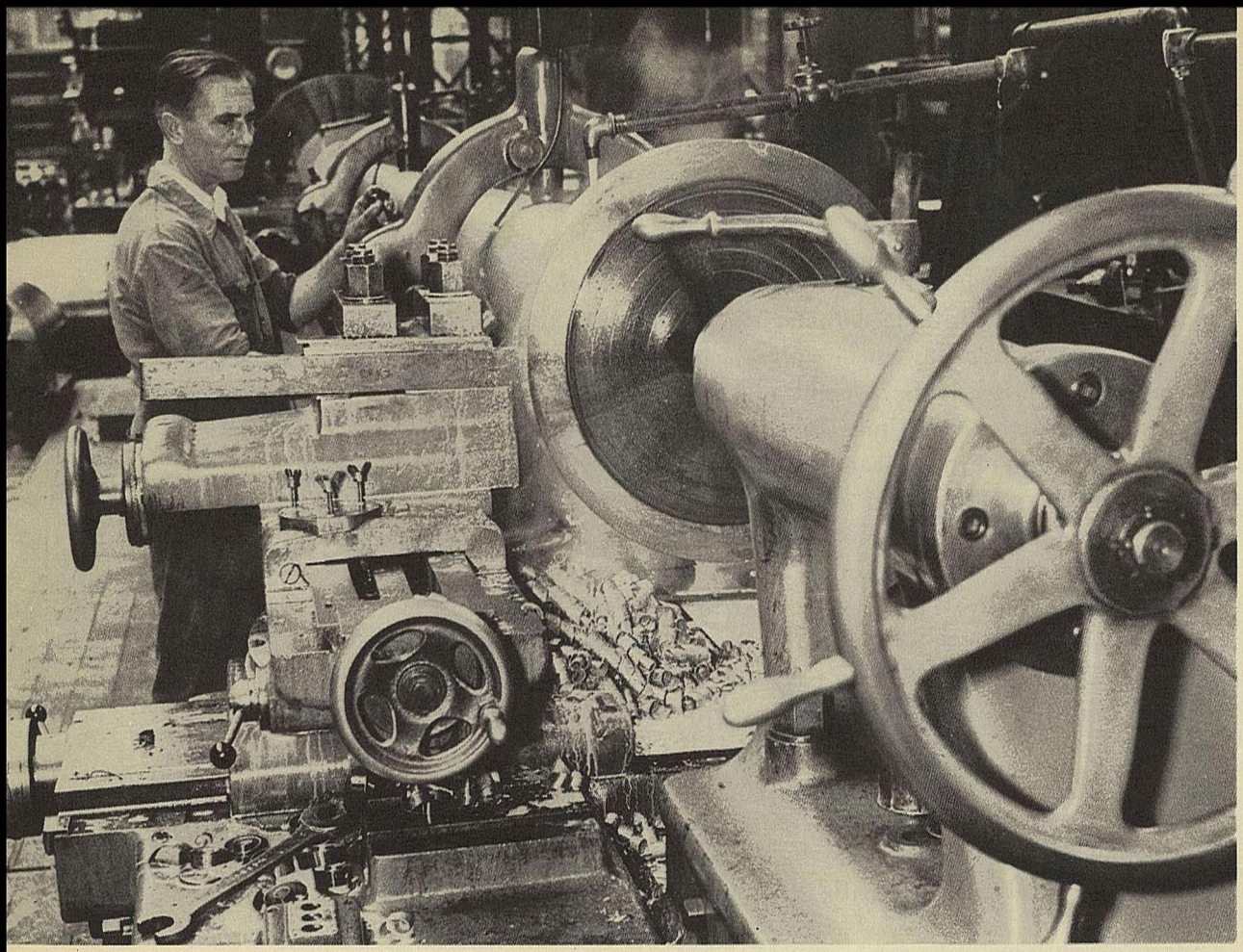
Una hilera de tornos cilíndricos de la Sección de Maquinaria en pleno funcionamiento



A este patio desembocan las secciones de calderería, almacén y reparaciones. En él se hallan además las oficinas de talleres, la sección de expediciones y el dispensario de urgencia.

La parte posterior de los talleres de la Barceloneta termina en un patio que linda con el mar. Aquí se montaban antaño los grandes puentes de que en su

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Mecanizado de un eje intermedio en el torno de 10 metros de longitud, en la Sección de Maquinaria

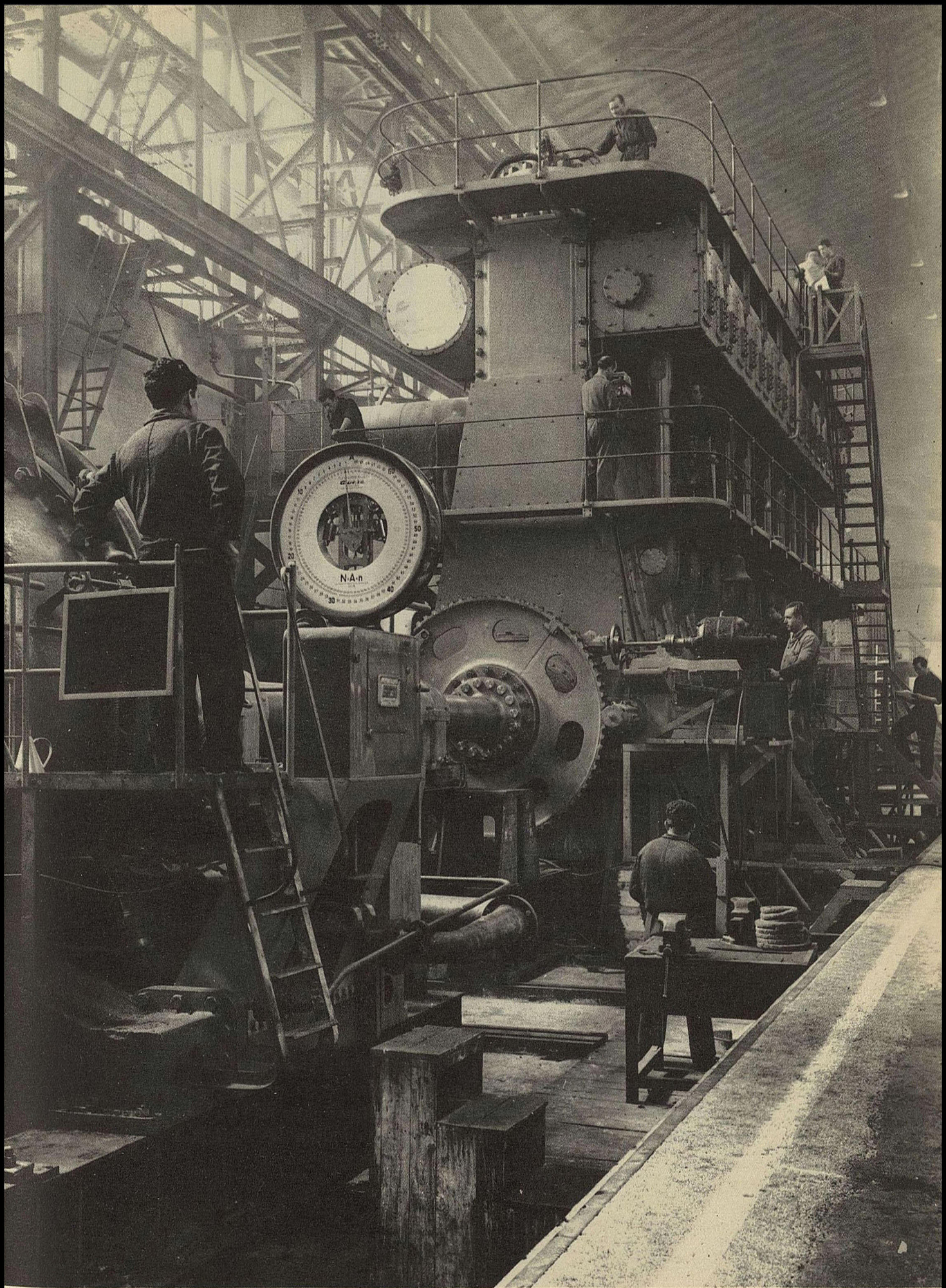
lugar se ha hablado y que con tanta profusión construyó "La Maquinista". Y en el mismo lugar debió estar emplazado el pequeño astillero desde donde eran botadas al agua las embarcaciones que, más antiguamente todavía, salían de estos talleres, conforme se ha dicho.

Secciones de fundición y forja.

En la Barceloneta se encuentran también otras secciones básicas de las construcciones de "La Maquinista". La fundición de hierro, de antigua historia, donde hoy se funden desde piezas minúsculas hasta las de los mayores tamaños. Una de estas últimas, de un peso de 25 toneladas, ha sido el cilindro de satinar papel construído recientemente por encargo de una importante fábrica alicantina. La fundición de acero es también importante y cuenta con dos hornos eléctricos, uno de 10 y otro de 2 toneladas, que permiten obtener lingotes hasta de 12 toneladas, con la producción combinada de ambos, que efectúan varias coladas al día.

La sección de forja es especialmente impresionante y dispone de todos los elementos necesarios, entre los que destaca la enorme mole de una prensa hidráulica cuyas 1.800 toneladas de fuerza compresiva se emplean en la forja de lingotes que de aquí salen convertidos en ejes

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

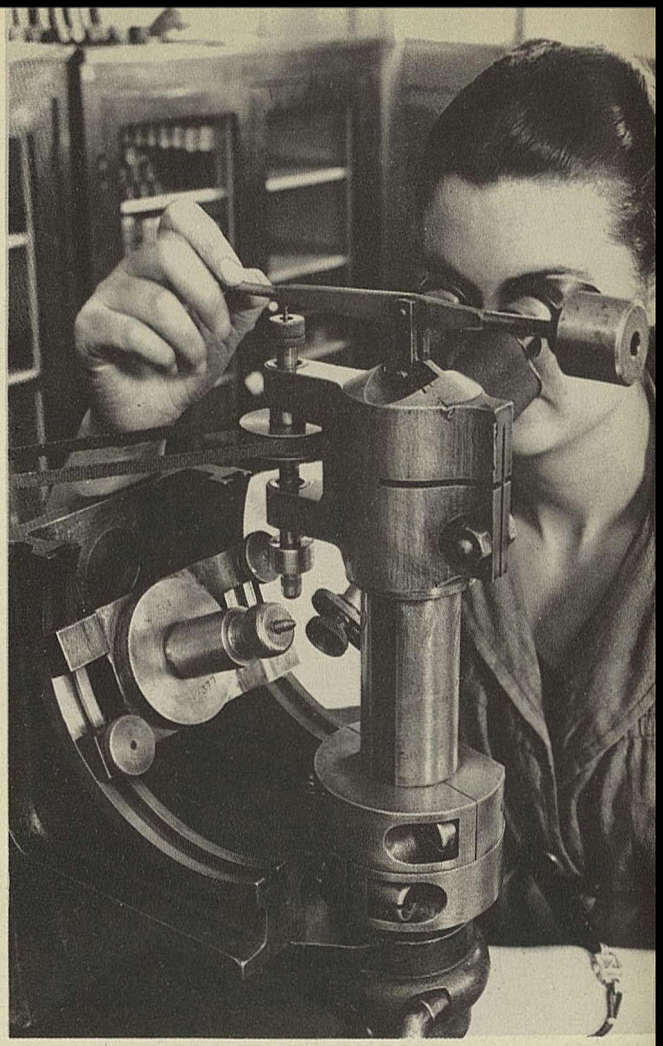


Motor Diesel - Sulzes, de 7.300 HP., para la "Naviera Aznar", el de mayor potencia construído hasta la fecha por "La Maquinista"

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

cigüeñales, en bielas y en piezas de mil formas y tamaños.

También está instalado en la Barceloneta el Laboratorio general de talleres, ampliamente utillado, con aparatos para efectuar pruebas de tracción, compresión y alargamiento, resistencia a la fatiga, resiliencia y dureza, microscopios y cuanto precisa para determinar las propiedades físicas y mecánicas de los materiales, así como su composición química. En local aparte se halla instalado un potente aparato de rayos X, de 250 KV, que se emplea para la inspección de soldaduras y para localizar defectos internos del material.



La complicada y exactísima operación de practicar orificios de 2 décimas de milímetro a una tobera para inyector de motor Diesel la realiza este técnico del Taller de Precisión de los Talleres de San Andrés

El cerebro y el corazón de la Sociedad.

Entre el conjunto de las naves destinadas a talleres sobresale un edificio de cinco plantas, de moderna apariencia, que sorprende en este recinto industrial, es la sede social, el cerebro y el corazón de la Sociedad. En él radican sus órganos representativos más genuinos, el Consejo de Administración — que tiene allí su lugar de reunión —, la Gerencia, la Dirección Técnica, la Jefatura Administrativa y la de Talleres, los departamentos de Contabilidad Central, Caja, Secretaría, Facturación, Presupuestos y Compras.

Párrafo aparte merece la Oficina de Control y Estadística instalada en el segundo piso, ya que es piedra angular de la organización administrativa. En esta dependencia se confecciona y calcula la nómina de todo el personal de la Empresa, se sigue al día la contabilidad de los costes de producción y se forman las estadísticas más variadas cuyo conocimiento es juzgado de utilidad. En resumen, la O. C. E. registra y acusa el pulso de la Empresa en cada momento, todo ello por procedimientos enteramente mecanizados. La instalación completa de máquinas y operadores está emplazada en una espaciosa y clara sala que constantemente trepida de actividad. Con razón admiran los visitantes este

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

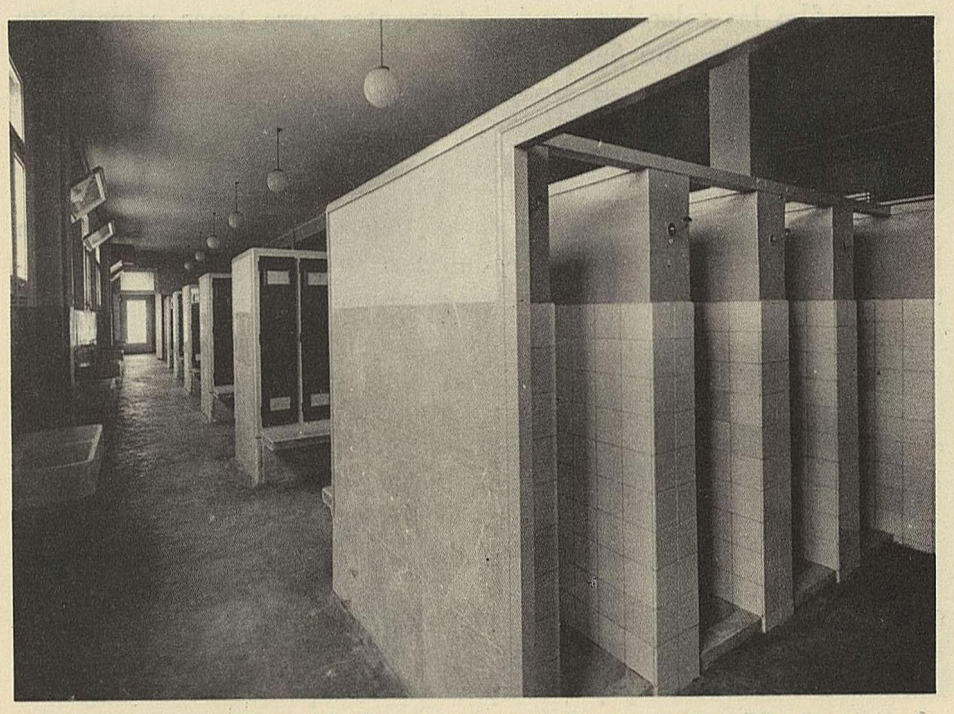
magnífico departamento de la Casa, que es sin duda una de sus secciones mejor logradas, tanto desde el punto de vista de su eficiencia como de su atrayente aspecto.

En los pisos superiores de este edificio se distribuyen las diferentes oficinas técnicas, clasificadas y separadas por departamentos o especialidades: Locomotoras, Motores, Estructuras metálicas, Normalización y Varios, cada una con su personal idóneo y sus elementos propios de trabajo.

Biblioteca y archivo.

Una nutrida biblioteca técnica y las mejores revistas españolas y extranjeras de cada ramo, proporcionan la apetecible documentación y el conocimiento de la actualidad científica más destacada.

En una espaciosa sala en la que se alinean innumerables armarios con estantes y cajones está instalado el archivo de planos. El depósito consta de más de 125.000 ejemplares, preciada documentación técnica que abarca desde construcciones que datan de los orígenes de la Sociedad hasta las actualmente en ejecución. Tan valioso es este archivo que el temor de su eventual destrucción ha inducido a los dirigentes de "La Maquinista" a utilizar el moderno procedimiento de fotografiar



Vestuarios para obreros en los Talleres de San Andrés

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



Rincón del comedor de ingenieros, en los Talleres de San Andrés

en microfilm las colecciones más interesantes, para tener a mano un medio de reproducción fiel y que no ocupa espacio, ya que los clisés de un millar de planos representan sólo unos cuantos metros de estrecha cinta de celuloide.

Vestuarios y comedores.

Terminaremos la descripción de los talleres de la Barceloneta con la mención del edificio anexo a los mismos. Su planta inferior está destinada a vestuario y lavabos, con sus correspondientes duchas de agua caliente y fría. La superior a sala de comedores, con departamentos separados para obreros y para empleados y jefes.

El conjunto de estos talleres ocupa un área de 28.000 metros cuadrados, siendo la superficie edificada de 22.500. Trabajan en ellos unos 1.200 obreros y empleados.

Los talleres de San Andrés.

En el antiguo término de San Andrés de Palomar, hoy distrito IX de la ciudad, en la zona comprendida entre la calle de San Adrián y el Paseo de Santa Coloma que cierra por una parte la línea férrea de Barcelona a Granollers y por la opuesta la Acequia de la Madriguera, adquirió "La Maquinista" allá por los años 1917 y 1918 — según tuvi-

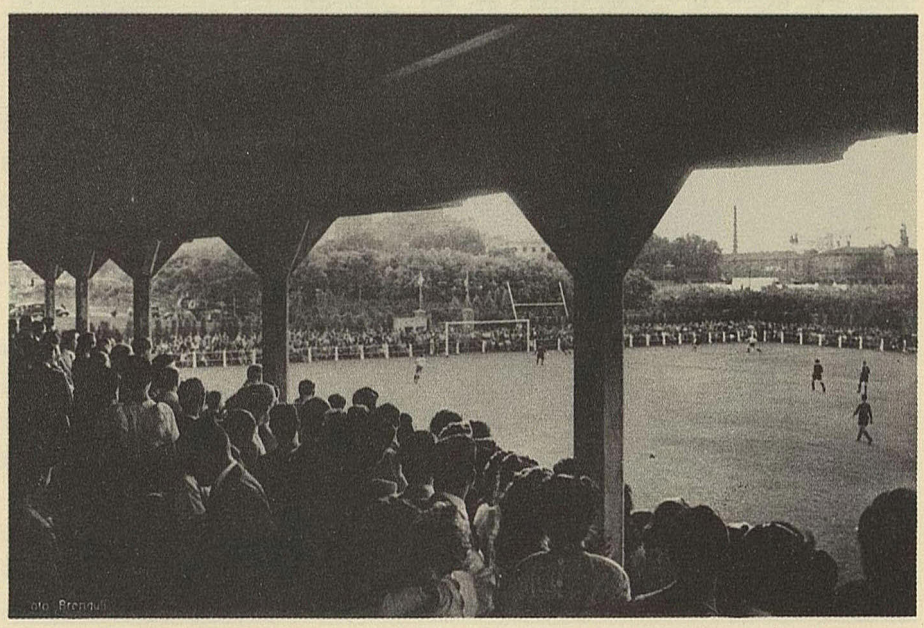
FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

mos ocasión de ver a su debido tiempo — una considerable extensión de terreno, más de diez veces mayor que la superficie ocupada por sus antiguos talleres de la Barceloneta. En ella erigió sus nuevas instalaciones al emprender la construcción de locomotoras en gran escala. Se abrigaba la ambiciosa idea, no abandonada todavía aunque sí de difícil realización, de que un día quedaran concentradas aquí todas las instalaciones en una única y colosal factoría, a la que incluso se pensó en dotar de altos hornos y trenes de laminación para que el ciclo de fabricación y transformación fuera casi completo.

Aunque el audaz proyecto quedó en ciernes, permanecen como premisa firmemente sentada esos vastos solares que pueden hacer todavía posible la realización de lo que hasta el presente no ha pasado de ser una utopía.

Crecieron no obstante los talleres de San Andrés hasta adquirir sus grandiosas proporciones actuales. Como esos hijos de raza pujante que llegan a superar la estatura de sus padres, primero igualaron su importancia y luego dejaron muy atrás en desarrollo a los de la Barceloneta.

De los 295.000 metros cuadrados de superficie disponible están edificados actualmente unos 50.000. Las nuevas construcciones próximas a terminarse, entre las que se cuentan la nueva Calderería y el Taller de maquinaria eléctrica, aumentarán éstos en más de 15.000 metros cuadrados.



Tarde de fútbol en el Campo de Deportes de "La Maquinista Terrestre y Marítima", en San Andrés

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Cerca de dos mil obreros y empleados forman la plantilla de estos talleres.

La fachada principal corre a lo largo de una amplia avenida que fué bautizada con el nombre de Fernando Junoy, en memoria del Director de "La Maquinista" que concibió y presidió la obra.

Aunque los primeros edificios datan de más de treinta años, el aspecto exterior del conjunto da una completa sensación de modernidad y de pulcritud. Las notas verdes de los campos circundantes hacen destacar mayormente el tono rojizo de las edificaciones, enmarcadas por seto y arbolado.

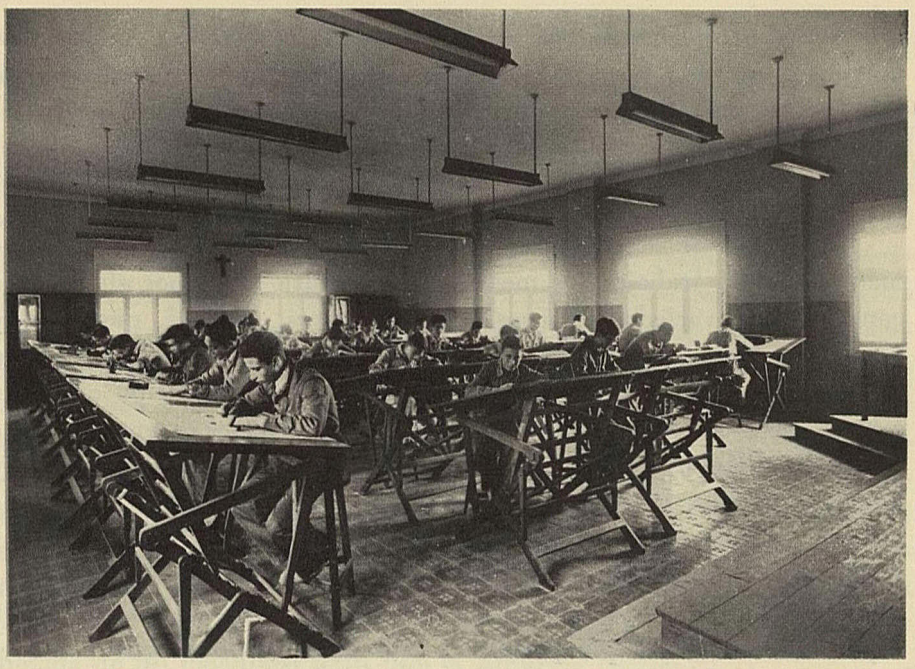
En el grupo central de naves — de una longitud uniforme de 200 metros — están ubicadas las secciones de Almacén, Calderería, Maquinaria, Ajuste y Montaje de Locomotoras. Separada de este grupo por el foso del puente transbordador de locomotoras, se encuentra la nave de montaje de motores Diesel. En las inmediaciones de ésta la sección de Tornillería, el Taller de Precisión y la sección de Tratamientos térmicos, que constituyen sendos pabellones independientes.

En el flanco oeste están los edificios de Vestuarios y Comedores, de atrayente aspecto, la Escuela de Aprendizaje y el Comedor de empleados y jefes, en la planta baja del cual se hallan la Oficina Administrativa y el Dispensario.



La moderna y modélica Escuela de Aprendizaje, en los Talleres de San Andrés

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO



En la Escuela de Aprendizaje las aulas son claras y espaciosas, como esta de Dibujo, en la que los jóvenes aprendices reciben las enseñanzas que harán de ellos excelentes obreros especializados y técnicos de un futuro inmediato

Antes de llegar a los talleres, en la misma Avenida de Fernando Junoy, se encuentra la entrada al campo de deportes, terreno de césped para la práctica de fútbol y rugby, pista de atletismo y campo de baloncesto.

Tal es la visión exterior de conjunto que ofrece la soberbia factoría. Una explicación minuciosa de lo que en su interior se contiene requeriría muchas páginas, de las que debemos hacer gracia al lector. Citaremos no obstante algunos datos significativos.

Algunos datos significativos.

En la sección de Montaje de locomotoras existen 24 fosos que permiten montar simultáneamente otras tantas unidades. Un puente transbordador emplazado exteriormente, que corre a lo largo de la nave, recibe la locomotora terminada y la deposita en la vía principal, comunicada con las líneas de la RENFE.

El edificio destinado a motores Diesel que, a pesar de sus vastas dimensiones — 105 metros de longitud por 33 de ancho y 17'50 de altura — ha tenido que ser recientemente ampliado con una nave complementaria adosada a la primera, cobija el montaje de las máquinas de este sistema, que se construyen en una extensa gama de potencias

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

que actualmente comprende desde 10 hasta 7.000 HP., aunque este máximo alcanzado hasta la fecha no constituye ni mucho menos un tope irrebasable. Bancos de prueba y frenos hidráulicos de potencias adecuadas completan esta moderna instalación.

La sección de maquinaria.

La sección de Maquinaria es una impresionante concentración de máquinas para trabajar los metales, que admira tanto por su número como por su variedad. Tornos por centenares, grandes, medianos y pequeños, desde 90 centímetros hasta 10 metros de longitud entre puntos; fresadoras de capacidades diversas que van desde el tipo corriente a las especiales dotadas de doble cabezal; mandriladoras, entre las que descuella el Goliat de este taller, una máquina que puede mandrilar y fresar superficies hasta de 8'750 metros de longitud por 3 metros de altura; máquinas de escoplear, alguna de las cuales llega a admitir y trabajar al mismo tiempo un paquete de 20 planchas de 32 milímetros de espesor, o sea un grueso de 64 centímetros. Máquinas de rectificar cuya variedad es tal que permite a este taller realizar igualmente el rectificado interior de un agujerito de 3 milímetros de diámetro que el de los grandes cilindros cuyo hueco es mil seiscientas veces mayor.

El taller de precisión.

Y si nos detenemos en el Taller de Precisión, donde se construye el utillaje más delicado y se preparan las bombas e inyectores de los motores Diesel, es ya necesario mirar con lupa las minúsculas brocas que realizan los casi microscópicos taladros de las toberas de inyección de combustible.

Las operaciones que se realizan son de tal naturaleza y exigen tan absoluta precisión, que el ambiente de ciertos locales requiere incluso estar mantenido a una temperatura media e invariable para evitar las deformaciones que en el delicado instrumental podrían ocasionar los cambios bruscos del aire exterior. Se pasa aquí sin transición de lo minúsculo a lo colosal, en una armonía maravillosa.

La escuela de aprendizaje.

Apartado especial merece la Escuela de Aprendizaje, institución que, por su organización magnífica, por la belleza de su presentación, por la obra social que realiza y por los resultados que logra, honra y enaltece a "La Maquinista". Aquí reciben enseñanzas teórico-prácticas de los distintos oficios, además de sólidos principios religiosos y morales, unos doscientos muchachos que van renovándose constantemente, pues las promociones de obreros ya formados que semestralmente salen a

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

nutrir las plantillas del taller, son sustituídas en su base por las de los neófitos que con igual periodicidad ingresan.

El equipo de que dispone la Escuela es completísimo, desde el eficiente profesorado escogido entre los mejores especialistas técnicos del taller hasta los más nimios detalles de instalación. Aulas claras y espaciosas, sala de dibujo, biblioteca, un buen lote de máquinas-herramientas, una pequeña fundición y un pequeño taller de forja. Clases teóricas por la tarde, prácticas por la mañana. El aprendiz recibe una enseñanza completa sin gasto alguno para él y cobrando además su jornal reglamentario, que se incrementa todavía con otros beneficios y con premios en metálico a la terminación de cada curso, que le son ingresados en una cartilla de ahorro. Ajustadores mecánicos, torneros, modelistas, fundidores, delineantes, adquieren en este centro los principios fundamentales de la profesión que luego desarrollarán y perfeccionarán en la vida diaria de trabajo, incorporados ya al engranaje general. Pero aun entonces continuará la convivencia entre los ex-aprendices a través de una Asociación de tipo cultural y recreativo, regida por ellos mismos y dotada de un magnífico local que la Empresa costea.

Realidades e hipótesis.
1955

Nuestro relato finaliza. El "personaje histórico" a cuyo nacimiento y desarrollo hemos asistido, alcanza sus cien años de existencia. Y cien años de vida de una empresa industrial como "La Maquinista" son dignos de ser considerados con respeto, casi diríamos con reverencia, por el hondo significado que entraña, ante la constante mutabilidad de los tiempos y las vicisitudes de la historia, una permanencia tal que, además, no fué estática ni languideciente, sino de luchas, de actividad y progreso constantes, hasta formar el poderoso ente que hoy nos es dado contemplar con orgullo de españoles.

Templada en la adversidad desde sus orígenes, endurecida por el esfuerzo, llevaba en sí el germen de una vitalidad exuberante, de unas ansias de expansión que debían desbordarse plenamente a poco que las circunstancias ambientales dejaran de ejercer la agobiante presión que tantas veces frenó su desenvolvimiento.

En la evolución y prosperidad de la metalurgia española le tocó desempeñar el ingrato papel reservado a los adelantados de cada época. Para ella fueron los sacrificios de todo comienzo, la lucha contra la incomprensión, la tensión constante de esfuerzo y la abnegación sin medida. Su actuación fué un ejemplo y un estímulo. Mientras vencía contra los innúmeros obstáculos, deparaba en muchas ocasiones fácil camino a sus seguidores.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

De la significación de "La Maquinista" como centro industrial y fuente de trabajo, de las espléndidas realizaciones logradas y de su considerable aportación a la economía nacional, creemos haber hecho una mención harto elocuente a lo largo de estas páginas. Difícil sería hacer una valoración exacta de esta aportación iniciada hace un siglo, pero si hubiéramos de dar una idea de ella, bastaría citar el dato de que el ahorro de divisas que ha supuesto la producción de "La Maquinista" desde 1939 solamente en locomotoras y motores Diesel, representa la cifra de 40 millones de dólares, poniéndonos en el caso de que tales elementos hubieran tenido que ser importados del extranjero, como era de rigor antes de implantarse su construcción en España, en lo que tan gran parte ha tomado esta Empresa.

Cabe ahora preguntar: si contra viento y marea conquistó "La Maquinista" su preeminente posición actual, ¿qué no hubiera sido dable esperar de su dinamismo, de su tesón y de su capacidad creadora, si en lugar de una ruta tantas veces angosta y erizada de obstáculos hubiese hallado siempre camino ancho y llano a su espíritu emprendedor, animado de la más noble ambición patriótica?

Una etapa concluye, otra empieza.

"La Maquinista" no llega cansada o agotada a este fin de etapa puramente cronológico que es el cumplimiento del primer centenario de su existencia; antes bien rebosa como nunca de pujanza y vitalidad. Si, por una parte, el considerable volumen de trabajo le exige ampliar instalaciones y medios de producción, según un ponderado plan ya en marcha, por otra los adelantos de la técnica le llevan a introducir nuevas ampliaciones en sus planes de fabricación para seguir el ritmo progresivo de los tiempos. El momento es de febril actividad, de acción renovadora y creadora a la vez, de vida desbordante.

Estable el panorama español político y social, en vías de solución definitiva los problemas de tipo general que en los últimos tiempos habían gravitado sobre la industria transformadora, "La Maquinista" acomete bajo los mejores auspicios su segundo siglo de existencia, que un día dará ocasión a que otros prosigan el libro que hoy termina aquí. No se detendrá ciertamente el tiempo. El reloj proseguirá imperturbable marcando su paso. Y la historia, que es la sucesión de las horas de la humanidad traducidas en acciones y en obras — "La Maquinista" es una de ellas —, continuará su camino sin punto final. Otras generaciones forjarán y escribirán la nueva historia de esta Empresa. Nosotros sólo hemos querido dejar constancia escrita de los primeros cien años de su existencia.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

FUENTES MÁS IMPORTANTES

ARCHIVO DE LA JUNTA PARTICULAR DE COMERCIO DE BARCELONA (Biblioteca Central, Barcelona).

La documentación de este Archivo, en buena parte inédita todavía, es especialmente importante para el estudio de las industrias textiles. No obstante, hemos hallado datos interesantes desde fines del siglo XVIII hasta 1860, en los volúmenes de *Acuerdos*, números 12, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68 y 69.

Y en los legajos de documentos: n.° 104, *Maquinaria*, años 1814 a 1840; n.° 129, *Sección de Industria - Privilegios de Inventos;* n.° 133, *Id. - Solicitudes;* n.° 135, *Id. - Privilegios de Inventos*, y n.° 143, *Id. - Expedientes.*

El 29 de febrero de 1860 se celebró la última sesión de la Junta de Comercio empezando, desde 1 de marzo, a actuar la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio.

ARCHIVO DE LA JUNTA PROVINCIAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO (En el propio Archivo de la Junta Particular. Biblioteca Central, Barcelona). El papeleo de su *Sección de Industria* abarca de 1860 a 1872. De los libros de *Acuerdos de la Sección de Industria*, el más interesante para nosotros ha sido el volumen I (años 1860-1864). También entresacamos datos del *Copiador de 1867 a 1872.*

Los legajos que nos procuraron mejor documentación fueron: n.° 128, *Sección de Industria - Privilegios de Inventos;* n.° 135 y n.° 143, con igual título que el anterior; n.° 143-d, *Correspondencia de Varios*, y n.° 249, *Documentos pendientes de resolución.* El Archivo constituye una preciosa fuente para los estudios económicos del siglo XIX.

ARCHIVO DE LA MAQUINISTA TERRESTRE Y MARÍTIMA (Barceloneta).

La principal fuente de nuestra investigación en este Archivo han sido las *Actas de la Junta de Gobierno* y las del *Consejo de Administración* que le sucedió; comprenden desde 1856 a 1954 y constituyen una de las fuentes más importantes de esta obra. También, las *Actas* de las Juntas Generales Ordinarias y Extraordinarias, comprendidas entre las citadas fechas.

Los informes anuales, leídos ante las Juntas Generales de accionistas, que se conservan impresos desde 1870 a 1954.

Los catálogos y álbumes gráficos; las escrituras, estatutos y reglamentos sucesivos. Libretas de precios y de salarios; privilegios de inventos tan curiosos como la patente de uso de un invento de Nicolás Tous y Mirapeix para fabricar ruedas dentadas, concedida por la Reina Victoria de Inglaterra a William E. Newton, en 1873. Y otros varios papeles.

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA CIUDAD (Sección del Hospital de la Santa Cruz, Barcelona). De especial interés como precedente es la libreta titulada: *Francisco Palau, fabricant de maquinaria. Comptes de la botiga, de 1797 a 1803.*

BIBLIOTECA CENTRAL (Barcelona).

En su *Sección de manuscritos* nos han interesado los *Papeles del Señor Aymar y Gelabert*, Ms. 1260, que permiten conocer las opiniones políticas de algunos hombres del maquinismo catalán.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

PUBLICACIONES PERIÓDICAS Y MEMORIAS ANUALES

"*Acero y Energía*". Revista. Barcelona, desde 1946.

"*Anales de la Construcción y de la Industria*". Madrid, desde 1876 a 1890. Especialmente el período de 1879 a 1889.

"*Anales de nuevos descubrimientos usuales y prácticos o memorias de economía industrial, rural y doméstica*". Barcelona, desde 1829.

"*Anuario Estadístico de España*". Madrid, 1860-1861 y desde 1915 a 1952. De utilidad para el estudio de precios y salarios.

"*Anuario Estadístico de la Ciudad de Barcelona*". Barcelona, desde 1902 a 1917. Útil asimismo para lo referente a precios y salarios.

"*Barcelona ante la Exposición*". Revista ilustrada mensual. Barcelona, desde 1928.

"*Boletín de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona*". Órgano de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona. Barcelona, desde 1894 hasta 1929. A partir de 1930 continúa con el título: "*Comercio y Navegación*".

"*Boletín del Sindicato Nacional del Metal*". Madrid, desde 1942.

"*Boletín Minero e Industrial*". Bilbao, desde 1922.

"*Comercio y Navegación*". Órgano de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona. Barcelona, desde 1930.

"*Correspondencia Autógrafa*". Madrid, desde 1851 a 1925.

"*Crónica de la Industria*". Barcelona, 1881.

"*Diario de Barcelona, de Avisos y Noticias*". Barcelona, desde 1792. Revisada su colección a partir de 1830.

"*El Áncora*". Revista de las Congregaciones Marianas. Barcelona, número de 1 de marzo de 1853. Artículo dedicado a la bendición de la locomotora llamada *Primera Española.*

"*El Bien Público*". Diario del Instituto Industrial de Cataluña. Barcelona, desde 1849.

"*El Correo Catalán*". Barcelona, desde 1876. Especialmente, en 1887.

"*El Diario Español*". Periódico político y literario. Madrid, desde 1852.

"*El Eco de la Industria*". Barcelona, desde 1898 a 1900.

"*El Heraldo*". Diario. Madrid, desde 1842 a 1854. Especialmente, la polémica de 1852.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"*El Industrial*". Semanario de Industria y Comercio. Barcelona, desde 1859.

"*El Industrial de Barcelona*". Diario de la tarde, de avisos y noticias. Barcelona, desde 1867. Muchas noticias, pero de escaso interés histórico.

"*El Porvenir de la Industria*". Barcelona, desde 1875 a 1900.

"*El Principado*". Diario liberal conservador de Barcelona, político, literario, industrial, de avisos y noticias, eco de la bolsa y del comercio. Barcelona, desde 1882.

"*El Trabajo Nacional*". Compañía fundada en 1771. Barcelona. Sigue publicándose. Con noticias de interés.

"*El Vapor*". Periódico mercantil, político y literario de Cataluña publicado bajo los auspicios de S. E. el capitán general, dedicado al Ministerio del Fomento General del Reino. Barcelona, desde 1833. Convertido en diario en 1835, a partir de 1836 se titula "*El Nuevo Vapor*", dejando de publicarse en febrero de 1838.

"*Ferrocarriles y Tranvías*". Madrid, desde 1934.

"*Fomento de la Producción Nacional*". Órgano de la Liga Proteccionista. Semanal. Barcelona, desde 1870 a 1879.

"*Gaceta de Industria y Comercio*". Barcelona, desde 1929.

"*Gaceta de la Industria y de las Invenciones*". Barcelona, desde 1881 a 1883.

"*Gaceta de los Caminos de Hierro*". Industria, Minas, Gas, Seguros y Sociedades de Crédito. Madrid, desde 1856.

"*Gaceta de Madrid*". Periódico oficial de la Corte. Madrid, desde 1821. Ya anteriormente se publicaba, habiendo adoptado títulos diversos con el tiempo.

"*Gaceta Universal*". Periódico de agricultura, industria, artes, avisos y noticias. Barcelona, desde 1862.

"*Industria e Invenciones*". Revista semanal ilustrada dedicada al estudio de las ciencias, artes, legislación y comercio en su relación con la industria. Barcelona, desde 1872 a 1915.

"*Ingeniería*". Revista industrial, minas, electricidad, obras públicas, arquitectura, etc. Madrid, desde 1905.

"*Ingeniería Naval*". Madrid, desde 1933.

"*Instituto del hierro y del acero*". Fichas técnicas. Revista. Madrid, desde 1948.

"*La Corona de Aragón*". Periódico dedicado a defender los intereses de Cataluña, Valencia y Mallorca. Barcelona, desde 1854 a 1868. Liberal. En 1868 cambia su título por el de "*Crónica de Cataluña*".

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"*La Divisa Comercial*". Periódico mercantil universal de avisos y noticias relativas a industria, agricultura y comercio. Barcelona, desde 1868.

"*La Electricidad*". Barcelona, desde 1883.

"*La Época*". Diario. Madrid, desde 1849.

"*La Gaceta de la Industria*". Barcelona, 1881.

"*La Gaceta Industrial, Económica y Científica*". Consagrada al Fomento de la Industria Nacional. Semanal. Madrid, desde 1865 a 1893.

"*La Ilustració Catalana*". Periòdich desenal, Artístic, Literari y Científich. Barcelona, desde 1880 a 1917.

"*La Ilustración*". Semanal. Barcelona, desde 1880 a 1889.

"*La Ilustración Artística*". Periódico semanal de literatura, artes y ciencias. Barcelona, desde 1882.

"*La Ilustración Barcelonesa*". Periódico Universal. Barcelona, desde 1858.

"*La Ilustración Española y Americana*". Revista de Bellas Artes y Actualidades. Madrid, desde 1856. Y con el subtítulo: Museo Universal. Periódico de Ciencias, Artes, Literatura, Industria y conocimientos útiles. Madrid, desde 1869 a 1921.

"*La Ilustración Ibérica*". Semanario científico, literario y artístico. Barcelona, desde 1882.

"*La Industria*". Periódico científico industrial redactado por ingenieros industriales. Barcelona, desde 1862. Muy interesante.

"*La Industria*". Periódico dedicado al Instituto Industrial de Barcelona. Barcelona, desde 1864.

"*La Industria*". Revista quincenal. Barcelona, desde 1904.

"*La Industria Catalana*". Barcelona, desde 1933.

"*La Industria Española*". Órgano de la Cámara Oficial de Industria de Barcelona. Barcelona, desde 1917.

"*La Industria Metalúrgica*". Barcelona, desde 1921 a 1928. La dirigía José Serrat Bonastre.

"*La Opinión Pública*". Periódico político e independiente. Madrid, desde 1851.

"*La Prensa*". Periódico. Barcelona. En su número de 19 de febrero de 1946 publica una anécdota de Valentín Esparó.

"*La Semana Popular Ilustrada*". Barcelona, desde 1890. Con artículos dedicados a la construcción de máquinas.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

"*La Vanguardia*". Barcelona, desde 1881. Revisada su colección. Desde 1939 con el título de "*La Vanguardia Española*".

"*La Verdad Económica*". Proteccionista. Barcelona, desde 1861.

"*Luz y Fuerza*". Revista. Barcelona, desde 1935.

"*Memorias*" anuales de la Cámara Oficial del Comercio, de la Industria y de la Navegación de Barcelona. Barcelona, desde 1902 a 1935 y desde 1941.

"*Memorias*" anuales del Fomento del Trabajo Nacional. Barcelona, especialmente de 1931 a 1936.

"*Metalurgia y Electricidad*". Madrid, desde 1939.

"*Minería y Metalurgia*". Revista mensual. Madrid, desde 1917.

"*Revista de Obras Públicas*". Madrid, desde 1853.

"*Revista Industrial y Fabril*". Mensual. Madrid, desde 1946.

"*Revista Tecnológico-Industrial*". Publicada por la Asociación de Ingenieros Industriales de Barcelona. Barcelona, desde 1892.

"*Semana financiera, industrial y comercial*". Revista. Especialmente, en noviembre de 1877.

"*Técnica Metalúrgica*". Órgano oficial de la Asociación técnica española de Estudios Metalúrgicos. Barcelona, desde 1945.

"*Vida Marítima*". Revista de Navegación y Comercio, Marina Militar, deportes náuticos, pesquería e industrias de mar, órgano de propaganda de la Liga Marítima Española, de la Asociación de constructores navales nacionales, etcétera. Madrid, desde 1901.

BIBLIOGRAFÍA: LIBROS, FOLLETOS Y ARTÍCULOS

AGUILERA, J.: *Historia de la Industria Catalana.* Barcelona, 1921. Primer intento de síntesis.

ALIBERCH, R.: *Eusebio Bertrand Serra. Capitán de industria, economista, político, deportista.* Barcelona, [1945]. Noticias ambientales.

ALMIRALL, V.: *Obras y escritos políticos y literarios.* Barcelona, 1902. Tomo I: *El Catalanismo,* traducción castellana de la obra publicada en 1886, en catalán.

ALONSO VIGUERA, J. M.: *La ingeniería industrial española en el siglo* XIX. *(Sucinta historia de una especialidad de la ingeniería civil).* Madrid, 1944. Con datos relativos a la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona y otras noticias interesantes. Algunos errores.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ANGELÓN, M.: *Isabel II, historia de la reina de España.* 3.ª ed. Barcelona, 1862. Interesantes noticias de Barcelona y de la Marina.

ANGLADA, F.; VIDAL DE VALENCIANO, G., y CORNET Y MAS, G.: *Barcelona vella: Escenes y Costums de la primera meytat del sigle* XIX. Barcelona, 1906. Obra pintoresca que refleja la vida de la ciudad.

ARTÍÑANO Y DE GALDÁCANO, G. DE: *Bosquejo crítico de la evolución de la industria en España desde los tiempos de los Reyes Católicos hasta mediados del siglo* XIX. Madrid, 1914. Edición de dos conferencias en que se traza un somero bosquejo de dicha evolución.

Ayuntamiento de Barcelona. Dictamen y convenios con las Compañías de Tranvías... aprobados por el Ayuntamiento... el día 4 de septiembre de 1940. Barcelona, 1940. Se refiere a la explotación de la red unificada de transportes.

Ayuntamiento de Barcelona. Estadística Municipal. Resumen del año. 4 vols. Barcelona, 1949 a 1952. Datos de interés.

Ayuntamiento de Barcelona. Instituto de Estadística y Política Social. Monografía estadística de la clase obrera. 1917. Barcelona, 1921. Datos de interés.

Ayuntamiento de Barcelona. Labor económica: 1939-1943. Barcelona, 1943. Resume la labor de esos años.

Ayuntamiento de Barcelona. Libro de Presupuestos. Varios volúmenes. Barcelona, 1946 y 1948 a 1953. Con referencias a años anteriores.

Ayuntamiento de Barcelona. Memoria de la Comisión de Ensanche. Barcelona, 1907. Estado del Ensanche y proyectos.

Ayuntamiento de Barcelona. Modificaciones de las ordenanzas fiscales vigentes. Barcelona, 1948. Se refiere a las de 1947 y resume los proyectos de urbanización.

Barcelona y sus Exposiciones. 1888-1929. Barcelona, [1929]. Suplemento extraordinario de "Las Noticias".

BECH Y PUJOL, A.: *La situación económica de España.* Barcelona, 1865. Propone medidas para remediarla.

BERENGUER, D.: *De la Dictadura a la República.* Madrid, 1946. El papel principalísimo desempeñado por el General Berenguer en la política española de los años inmediatamente anteriores a la caída de la Monarquía, otorga a su relato un valor consultivo de importancia.

BOFARULL, A. DE: *Guía-cicerone de Barcelona.* Barcelona, 1855. Con noticias históricas.

Breve Historia de la Ingeniería Española. 2.ª ed. Madrid, 1950. Contiene trabajos realizados por distintos autores. Con bibliografía.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Breve reseña histórica. En *La Maquinista Terrestre y Marítima.* Barcelona, [1944]. Sucinto resumen de los talleres y actividades de la Sociedad.

CABALLÉ CLOS, T.: *Barcelona roja. Dietario de la revolución. Julio de 1936-enero de 1939.* Barcelona, 1939. Da abundantes noticias de la vida en la ciudad durante ese trienio crítico.

CAMBÓ, F. D'A.: *Vuit mesos al ministeri de Foment.* Barcelona, 1920. Expone los trabajos realizados en 1918.

CAMPS Y FABRÉS, A.: *Apuntes sobre la cuestión industrial.* Manresa, 1894. Punto de vista patronal.

CANALS, S.: *Apuntes para la Historia. La caída de la Monarquía. Problemas de la República. Instalación de un Régimen.* Madrid, 1931. Estudio de los problemas republicanos.

CANALS, S.: *La cuestión catalana desde el punto de vista español. Antecedentes.* Madrid, 1919. Abundantes noticias.

CARDELL, C.: *La casa de Borbón en España.* Madrid, 1954. Síntesis documentada aunque no indica las fuentes utilizadas.

CARRERA PUJAL, J.: *La Barcelona del segle* XVIII. Barcelona, [1951]. 2 vols. Datos de interés como precedente. Excelentes ilustraciones.

CARRERA PUJAL, J.: *Historia política y económica de Cataluña. Siglos* XVI *al* XVIII. Barcelona, 1947. 2 vols. Abundantes noticias que interesan como precedente.

CASTAÑEDA, VICENTE: *Los primeros ferrocarriles españoles (Intentos y realidades).* Madrid, 1946. Abarca el período de 1829 a 1858. Interesantes ilustraciones.

CASTILLO, A. DEL: *De la Puerta del Ángel a la plaza de Lesseps (Ensayo de biología urbana). (1821-1945).* Barcelona, 1945. Numerosas noticias sobre el crecimiento del Ensanche.

CERDÁ, I.: *Cuatro palabras sobre el Ensanche dirigidas al público de Barcelona.* Barcelona, 1861. Folleto en que expone sus puntos de vista.

CERDÁ, I.: *Teoría general de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona.* Madrid, 1867. 2 vols. Especialmente interesante el segundo volumen por los datos que contiene.

CIERVO, J.: *Algo acerca de "La Maquinista", de Clavé.* Artículo inédito relativo a dicha canción.

CIERVO, J.: *Del natural ... i del meu humor.* Barcelona, s. a. Da una visión de los talleres de La Maquinista en las páginas 143-151.

CIRICI PELLICER, A.: *Guía de Barcelona.* Barcelona, s. a., muy documentada.

CLAVEL, V.: *Barcelona.* Barcelona, [1929]. Datos históricos y bellas ilustraciones.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

COLOMER CODINA, G.: *Movimiento de la población de Barcelona en el veintenio de 1861-1880.* Barcelona, 1883. Datos demográficos.

Congreso Internacional de Ingeniería celebrado en Barcelona en 1888. Discursos, memorias y disertaciones. Barcelona, 1890. Denso volumen rico en contenido.

CORNET Y MAS, C.: *Guía de Barcelona.* Barcelona, 1888. Muy documentada.

CORNET Y MAS, J. M.ª: *Influencia de la Metalurgia en la prosperidad y poderío de las naciones.* Memoria de recepción en la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, leída el 18 de diciembre de 1904. Ejemplar mecanografiado. Datos generales de gran interés.

CORNET Y MAS, J. M.ª: *Máquina para labrar los dientes de las ruedas cónicas de engranaje.* "El Porvenir de la Industria", núms. 78 y 82, II (1876). Describe dicha máquina y reproduce sus planos.

COROLEU, J.: *Memorias de un menestral de Barcelona. 1792-1854.* Barcelona, 1946. Imprescindible para conocer el ambiente de la ciudad.

COROMINES, P.: *Interpretació del vuitcents català.* Barcelona, 1933. Ideas y noticias interesantes.

COROMINES, P.: *Revisió de valors del segle dinou (i quatre assaigs més).* Barcelona, 1930. Ensayo interpretativo.

COSSÍO, F. DE: *Cien años de vida sobre el mar. La Compañía Trasatlántica, 1850-1950.* Madrid, 1950. Origen y desarrollo de la citada Compañía española.

CURET, F.: *Visions barcelonines (1760-1860). Els barris de la Ciutat.* Barcelona, 1953. Tomo I. Se refiere a los barrios de la Barceloneta y Santa María del Mar. Relata sus orígenes y desenvolvimiento.

DEULOFEU, A.: *Catalunya (1932-1934).* Barcelona, 1935. Momento de desorientación. Síntesis del regionalismo.

DÍAZ DEL MORAL, J.: *Historia de las agitaciones campesinas andaluzas (Antecedentes para una reforma agraria).* Madrid, 1929. Con referencias al obrerismo catalán.

DURÁN Y VENTOSA, L.: *Regionalisme y federalisme.* Barcelona, 1905. Estudio ideológico y crítico de ambas doctrinas; sus puntos de contacto y sus diferencias.

Enlace de los ferrocarriles de Barcelona. Barcelona, 1881. Solución propuesta por el Ateneo libre de Cataluña.

ESTASEN, P.: *Cataluña. Estudio acerca de las condiciones de su engrandecimiento y riqueza.* Barcelona, 1900. Se refiere a la metalurgia en la pág. 268 y siguientes.

Estatutos de la Cámara Marítima de Barcelona. Barcelona, 1922. Proyecto de los mismos.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ESTRANY, J.: *Narciso Monturiol y la Navegación Submarina. Juicios críticos emitidos sobre los importantísimos trabajos realizados por este sabio inventor catalán.* Barcelona, 1915. Edición homenaje patrocinada por sus hijos. Información muy completa. Abundantes ilustraciones.

Exposición Universal de Barcelona, año 1888. Catálogo de la sección oficial del Gobierno publicado por la Comisaría Regia. Barcelona, 1888. Sin especial interés para nuestro objeto.

FALQUÉS, P.: *Desarrollo urbano* [*de Barcelona*]. "Anuario Estadístico de la ciudad de Barcelona", I (1902). Datos.

FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la España Moderna y Contemporánea.* Madrid, 1946. Síntesis, con abundantes documentos y textos intercalados.

FIGUEROLA, L.: *La reforma arancelaria de 1869.* Madrid, 1879. De especial interés para el estudio del proceso de la misma y características.

Fomento del Ensanche de Barcelona. Barcelona, 1863. Folleto de esa razón social, en la que figuraba Ramón Bonaplata.

FONTANA Y TARRATS, J. M.ª: *La lucha por la industrialización de España.* Madrid, 1953. Basada en la industria textil; con amplias referencias a las relaciones internacionales de España en el siglo XIX.

FORONDA Y GÓMEZ, M. DE: *Ensayo de una bibliografía de los Ingenieros Industriales.* Madrid, 1948. Fuente de información de primer orden.

GARCÍA LLANSÓ, A.: *La primera Exposición Universal española.* Barcelona, 1888. Descripción completa.

GARCÍA VENERO, M.: *Cataluña, síntesis de una región.* Madrid, 1954. Centrado en el siglo XIX, narra, en el libro primero, el nacimiento y desarrollo industrial. En general bien informado, aunque con lagunas. Apéndice acerca de la representación en Cortes desde 1873 a 1923.

GARCÍA VENERO, M.: *Historia anecdótica del Ferrocarril en España.* Madrid, 1948. En "Cien años de ferrocarril en España", I, págs. 1-359. Se limita al siglo XIX. Abundantes datos con indicación de fuentes en el texto. Ilustraciones de época.

GARCÍA VENERO, M.: *Historia del nacionalismo catalán (1793-1936).* Madrid, 1944. Síntesis más reciente sobre el tema.

GARCÍA VENERO, M.: *Rius y Taulet. Veinte años de Barcelona (1868-1888).* Madrid, 1943. Biografía documentada. Sin indicación de fuentes ni bibliografía.

GAY DE MONTELLÀ, R.: *Catalunya davant del fet capitalista.* [Igualada, 1930]. Conferencia en que enjuicia el maquinismo catalán.

GRAELL, G.: *Historia del Fomento del Trabajo Nacional.* Barcelona, [1911]. Obra muy útil aunque escrita con precipitación.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

GÜELL Y FERRER, J.: *Comercio de Cataluña con las demás provincias de España y observaciones sobre el mismo asunto y otras cuestiones económicas...* Barcelona, 1853. Con abundantes datos.

GÜELL Y FERRER, J.: *Estudios económicos del Exmo. Sr. Don ---, con una introducción por don Adolfo Blanch.* Barcelona, 1880. Colección de los diversos folletos escritos por el autor.

GÜELL Y FERRER, J.: *Examen de la crisis actual con ocasión...* Barcelona, 1866. Respuesta proteccionista a los artículos publicados por Vázquez Queipo en "La Reforma".

GÜELL Y FERRER, J.: *La Hacienda de España dirigida por los libre-cambistas. ¡Pobre España!* 2.ª parte. Barcelona, 1869. Punto de vista proteccionista.

GÜELL Y FERRER, J.: *Polémica sobre cuestiones económicas.* Entre don Luis María Pastor y don Juan Güell y Ferrer. Barcelona, 1869. Punto de vista proteccionista.

GÜELL Y FERRER, J.: *Refutación de los discursos pronunciados por... don Luis M.ª Pastor y otros oradores en varias sesiones de la Asociación para la reforma de aranceles.* Barcelona, 1861. Defiende el sistema protector.

Guía para visitar la Exposición General de las cuatro provincias catalanas inaugurada por S. M. el Rey D. Amadeo en 24 septiembre 1871. Barcelona, 1871. Con un plano de la Universidad, donde se celebró.

GUITERT DE CUBAS, A.: *Barceloneta.* Barcelona, 1921. Obra escrita en 1897 y publicada en 1921. Abundantes datos de este barrio barcelonés.

GUTIÉRREZ-RAVE, J.: *Las Cortes errantes del Frente Popular.* Madrid, 1953. Noticias de interés para la política.

Hombres de "La Maquinista". D. Nicolás Tous Mirapeix. Revista "Metam", julio de 1951. Apunte biográfico.

Instrucciones para la conducción de los Motores de Gas y Gasógenos construídos por La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, s. a. Librito explicativo con varios grabados.

Juicio crítico de la Exposición pública de planos y proyectos para la reforma y Ensanche de Barcelona. Barcelona, 1859. Los enumera y clasifica.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, s. a. [Hacia 1880]. Libro con la descripción del material construído y precios de venta.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, 1880. Libro con la descripción de las máquinas construídas por la Sociedad.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Memoria descriptiva de los talleres de esta Sociedad. Barcelona, 1887. Contiene referencias a años anteriores.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

LACRUZ, F.: *El Alzamiento, la Revolución y el terror en Barcelona.* Barcelona, 1943. Visión completa de los meses aciagos que vivieron los barceloneses desde el 18 de julio de 1936 al 26 de enero de 1939.

LAMBERET, R.: *Mouvements ouvriers et socialistes (Chronologie et Bibliographie). L'Espagne (1750-1936).* París, 1953. Libros, manifiestos, periódicos y folletos de gran utilidad para los estudios sociales, económicos e industriales.

LERROUX, A.: *La pequeña historia.* Buenos Aires, s. a. Desde su refugio portugués refiere el viejo "leader" republicano radical lo que más bien pudiéramos llamar sus memorias, en cuyo relato se advierte acentuadamente un deseo de justificación personal de su pasada actuación.

MACIÁ Y BONAPLATA, F.: *España en Londres.* "La Industria", núm. 22, I (1862). Descripción crítica de la participación española en la Exposición Universal de Londres.

MARVAUD, A.: *La question sociale en Espagne.* París, 1910. Trabajo bien documentado. Con bibliografía.

MAS YEBRA, J. A.: *La Reforma de Barcelona.* Barcelona, 1898. Juicio sobre la misma.

MASPONS Y ANGLASELL, F.: *La Generalidad de Cataluña y la República española.* Barcelona, [1932]. Dictamen del autor en que se da a conocer la base jurídica de la posición de Cataluña ante la República y se refleja el estado de opinión del momento.

MASRIERA, A.: *Barcelona Isabelina y Revolucionaria; episodios, anécdotas, recuerdos, documentos...* Barcelona, 1930. Interesante para la ambientación. Con abundante bibliografía.

MASSÓ Y ESCOFET, C.: *Perspectives de les Finances de Catalunya segons l'Estatut.* En *Conferències sobre l'Estatut de Catalunya.* Barcelona, 1933. Datos.

MAURA GAMAZO, G.: *Bosquejo histórico de la Dictadura.* Madrid, 1930. Constituye una de las diatribas más duras que se han lanzado contra la Dictadura por los "hombres del antiguo régimen" entre los que el autor se encuadra.

Medio siglo de trabajo. "Destino", núm. 729 (21 julio 1951). Artículo relativo a La Maquinista.

MORAL MARTÍNEZ, F.: *La evolución de la Industria en España.* En *Breve Historia de la Ingeniería Española.* Madrid, 1950. Líneas generales.

MORATA Y DE CISNEROS, L.: *Resumen de los trabajos a que se ha dedicado la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona, durante el año de 1866.* Barcelona, 1867. Sintetiza las cuestiones más importantes de aquel momento.

MUNTANER, R.: *La Barcelona Vuitcentista. 1801-1900.* Barcelona, 1929. Abundantes noticias.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Necrología de Don José M.ª Cornet y Mas. "El Día Gráfico", núm. 934 (7 mayo 1916). Datos biográficos. Esta necrología aparece reproducida literalmente en "Ingeniería", núm. 401, XII (Madrid, 20 mayo 1916).

NOVO, P. DE; ORTEGA, M.: *La Minería Española.* En *Breve Historia de la Ingeniería Española.* Madrid, 1950. Breve síntesis.

Nuevo Establecimiento de maquinaria teórico-práctica... en la ciudad de Barcelona, bajo la protección inmediata de la Real Junta de Comercio de Cataluña y la dirección de los Señores D. José y D. Luis Hubert, sus fundadores. Barcelona, 1826. Folleto del taller escuela patrocinado por la citada Junta.

ORELLANA, F. J.: *Reseña completa, descriptiva y crítica de la Exposición industrial y artística... improvisada en Barcelona para obsequiar a S. M. la Reina Doña Isabel II, con motivo de su venida a esta ciudad.* Barcelona, 1860. Importante para conocer la industria de maquinaria de aquel momento.

PALOMAR COLLADO, P.: *Discurso... centenario... Escuela Especial de Ingenieros Industriales.* Barcelona, 1951. Abundantes noticias sobre su origen, desarrollo, profesorado, etc.

PASTOR DE PELLICO, J.: *Garibaldi. Historia liberal del siglo* XIX. *Ideas, movimientos y hombres importantes.* 5.ª ed. Barcelona, [¿1890?]. 2 tomos. Síntesis, realizada desde el punto de vista liberal.

PEMARTÍN, J.: *Los valores históricos de la Dictadura española.* Madrid, 1928. Bien documentada.

PERICOT, L.; CASTILLO, A. DEL; VICENS, J.: *Barcelona a través de los tiempos.* Barcelona, 1944. De esta obra interesa para nuestro tema la tercera parte debida a J. Vicens: *La Barcelona Moderna.*

PERUCHO, A.: *Catalunya sota la Dictadura (Dades per a la Història).* Badalona, 1930. Noticias del nacionalismo.

PI SUNYER, C.: *L'aptitud económica de Catalunya.* Barcelona, 1927 y 1929. 2 vols. Características generales, expuestas con agudeza. Obra muy documentada. Bibliografía.

PLA, J.: *Historia de la Segunda República Española.* Barcelona, 1940-1941. 4 tomos. Síntesis.

PRAT DE LA RIBA, E.: *La Nacionalitat Catalana.* Barcelona, 1906. Breve estudio de conjunto sobre el regionalismo catalán; sus orígenes, ideario y plasmación.

Proyecto rectificado de Estructura y Clasificación del Arancel de Aduanas formado por la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona. Barcelona, 1920. Preparativos para las modificaciones de 1922.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Pugés, M.: *Cómo triunfó el proteccionismo en España. (La formación de la política arancelaria española)*. Barcelona, [1931]. Resumen claro, bien documentado y muy útil para las polémicas económicas del siglo XIX.

Puig, J. M.: *Que Dios se lo premie.* "Cruzado" (Boletín Oficial del Consejo Provincial de los Caballeros Hospitalarios de San Juan Bautista), 22 abril 1892. Necrología que tiende a ensalzar la caridad y amor al prójimo de Nicolás Tous Mirapeix.

Puig y Busco, B.: *El problema del aislamiento ferroviario de la península ibérica.* "Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona", núm. 14, XIX (1926). Se refiere al diferente ancho de vía y propone su solución por medio no de ejes acoplados, sino por substitución de ejes idóneos. Bibliografía.

Reventós, M.: *Els moviments socials a Barcelona durant el segle* XIX. Barcelona, 1925. Sigue siendo obra fundamental por la documentación.

Ribera y Aguilar, L.: *La Reforma de Barcelona.* Barcelona, 1888. Colección de artículos publicados sobre el tema en "Diario de Barcelona".

Río del Val, R. del: *Memoria de la Comisión Especial de Ensanche.* Barcelona, 1927 y 1928. 2 vols. Realizaciones y proyectos.

Robert, J. B.: *La victoria naval. Nuestra Marina en estos quince años.* "La Vanguardia Española", 1 abril 1954. Artículo periodístico documentado.

Robert Suris, A.: *A las clases directoras de Barcelona.* Barcelona, 1904. Se refiere a los industriales en la página 58 y siguientes.

Romeva, P.: *Història de la Indústria Catalana.* Barcelona, 1952. 2 vols. Síntesis a base de bibliografía y alguna aportación documental.

Ros, Pbro., E.: *Historia del Instituto de Religiosas de la Madre del Divino Pastor.* Barcelona, 1952. El P. José Tous Soler, hermano de Nicolás, es su fundador. Noticias de la familia igualadina Tous.

Rovira i Virgili, A.: *El Nacionalisme.* Barcelona, 1916. Síntesis estructural del principio de las nacionalidades.

Rovira i Virgili, A.: *El nacionalismo catalán. Su aspecto político. Los hechos, las ideas y los hombres.* Barcelona, s. a. [1917]. Síntesis en que se da una sucesión clara de hechos. El prólogo pone de manifiesto el propósito del autor, pronacionalista.

Rovira i Virgili, A.: *Resum d'història del Catalanisme.* Barcelona, 1936. Es la síntesis más completa debida al autor.

Rué Dalmau, A.: *El puerto de Barcelona.* Barcelona, 1931. Notas históricas del puerto ilustradas con abundantes fotografías.

Ruiz y Pablo, A.: *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona. 1758-1847.* Barcelona, 1919. Numerosas noticias documentales.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

SALAS, F. J. DE: *Marina Española. Discurso histórico. Reseña de la vida de mar y memoria en contestación a un proyecto sobre el ramo.* Madrid, 1865. Respuesta a los *Estudios* del ingeniero Corroza, con motivo de las reformas que se quería introducir en la Armada. Abundantes datos.

[SALOMÓ, J.]: *La Crisis Económica y el País. Observaciones sobre la situación mercantil y financiera de la plaza de Barcelona.* Barcelona, 1867. Folleto que da una visión contemporánea de aquel momento. (Aunque no lleva nombre de autor, éste dedica el ejemplar que posee el Seminario de Historia de la Universidad de Barcelona, firmándolo: José Salomó).

SÁNCHEZ DE TOCA, J.: *Regionalismo, municipalismo y centralización.* Madrid, 1921. Estudio de estos principios, de especial importancia para las últimas décadas del siglo XIX.

SÁNCHEZ RAMOS, F.: *La Economía siderúrgica española.* Tomo I: *Estudio crítico de la historia industrial de España hasta 1900.* Madrid, 1945. Bien documentado para el Norte de España.

SANPERE Y MIQUEL, S.: *Barcelona. Son passat, present y porvenir. Memoria histórica, filosófica y social.* Barcelona, 1878. Interesan particularmente las páginas 197 a 269 en que el autor se refiere a la ciudad del siglo XIX y a su situación económica.

SANS GUITART, P.: *Construcción de material para ferrocarriles en Barcelona.* "La Semana Popular Ilustrada", II (1891). Interesante descripción de los talleres barceloneses.

SANS GUITART, P.: *La industria catalana a la memoria de Don Nicolás Tous y Mirapeix.* "Renaixensa" (1 abril 1892). Necrología con datos biográficos.

SASTRE, M.: *Las huelgas en Barcelona y sus resultados durante el año 1903, acompañado de numerosos e importantes datos estadísticos sobre otros asuntos relacionados con la cuestión social obrera en Barcelona.* Barcelona, 1904. Al mismo autor se deben los estudios de las huelgas de los años 1904 a 1914, publicados en volúmenes separados hasta 1909 y en uno solo de 1910 a 1914.

SEVILLA ANDRÉS, DIEGO: *Historia política de la Zona Roja.* Madrid, 1954. Obra de propósito objetivo, basada en fuentes de izquierdas. Para los sucesos de Barcelona interesa principalmente el capítulo VII, págs. 267-356.

SOLÁ CAÑIZARES, F. DE: *Les lluites socials a Catalunya (1812-1934).* Barcelona, 1934. Intento de síntesis.

SOMBART, W.: *La Industria.* Barcelona, [1931]. Obra de carácter general que traza someramente el desarrollo y evolución histórica de la industria. Las referencias a España son sumamente escasas.

TALLADA, J. M.: *Les doctrines de P-I. Proudhon.* Barcelona, 1918. Federalismo.

[UDINA, F.]: *Centenario de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Barcelona. 1844-1944.* Barcelona, 1944. Obra bien documentada.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

URGELLES DE TOVAR, A.: *Exposiciones marítima, agrícola y artística celebradas en Barcelona en 1872.* Barcelona, 1872. Nos interesa sólo la primera de ellas, que describe con detalle.

VALERO DE TORNOS, J.: *Guide illustré de l'Exposition Universelle de Barcelone en 1888.* Barcelona, 1888. Con curiosos grabados.

VILAR, P.: *Élan urbain et Mouvement des salaires: Le cas de Barcelone au* XVIII^e *siècle.* "Estudios Históricos y Documentos de los archivos de Protocolos" (Barcelona, 1950). Interesante por el método.

VILLANUEVA NÚÑEZ, A.: *Pasado y presente de la ingeniería naval española.* En *Breve historia de la Ingeniería Española.* Madrid, 1950. Sucinto resumen.

WAIS, F.: *Origen de los ferrocarriles españoles. (Comienzo de su historia). 1829 a 1855.* Madrid, [1943]. Obra bien documentada, aunque contiene algunos errores.

WOHLGUEMUTH, A.: *Arsenal Civil de Barcelona - Junio 1886.* Barcelona, 1886. Descripción técnica del mismo. Estudio de los astilleros españoles. Interesantes referencias a la importancia de la marina española.

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

PROCEDENCIA DE LAS ILUSTRACIONES

Archivo Fotográfico Brangulí.

Archivo Fotográfico Pérez de Rozas.

Archivo Gráfico de La Maquinista Terrestre y Marítima. Las fotografías de los interiores de los talleres de la Barceloneta y San Andrés son debidas al fotógrafo señor Centelles.

Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona. Secciones de Fotografía y Grabados.

Catálogo General de La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, s. a. (después del 1887).

Guía ilustrada de la Exposición Universal de 1888 y de Barcelona. Barcelona, 1888.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, s. a. (20 × 29 cms.) Catálogo con grabados de Castelucho, de las máquinas construídas por la Sociedad.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, s. a. (hacia 1888) (24 × 33 cms.). Álbum de fotografías de máquinas construídas por la Sociedad.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Talleres de Construcción. Barcelona, s. a. (24 × 32 cms.). Álbum de fotografías de diversos trabajos realizados por la Sociedad.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Talleres de Construcción. Barcelona, s. a. (31 × 40 cms.). Álbum de fotografías de los talleres.

La Maquinista Terrestre y Marítima. Barcelona, s. a. (hacia 1891) (24 × 14 cms.). Álbum de fotografías de maquinaria construída por la Sociedad.

Obras citadas de ESTRANY sobre *Monturiol*, de ANGELÓN acerca de *Isabel II* y de CORNET Y MAS (Guía de Barcelona).

Planos de las máquinas de los cruceros "Princesa de Asturias" y "Cataluña". 1893 (en forma de álbum).

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

ÍNDICE

Págs.

PRÓLOGO 7

CAPÍTULO I

Precedentes y orígenes de la industria de maquinaria pesada en Barcelona (... - 1838) 17

CAPÍTULO II

Los primeros talleres de maquinaria, precursores inmediatos de "La Maquinista Terrestre y Marítima", en Barcelona, receptáculo y crisol de la industrialización (1838 - 1849) 29

CAPÍTULO III

El frenesí ferroviario y la fundación de la Sociedad Anónima "La Maquinista Terrestre y Marítima" en un ambiente de crisis económica (1850 - 1856) 53

CAPÍTULO IV

Primeras actividades y desarrollo de "La Maquinista" en medio del frenesí ferroviario y de una crítica década de paz (1857 - 1868). 85

CAPÍTULO V

De la decadencia y el confusionismo político a la estabilización industrial de "La Maquinista", en los primeros años de la restauración borbónica (1869 - 1880) 149

CAPÍTULO VI

De la aparente pujanza restauradora a la crisis y de ésta al proteccionismo industrial, en los primeros años de la Regencia (1881 - 1888) 203

CAPÍTULO VII

Del proteccionismo y la pujanza industrial a la crisis de los albores del siglo XX (1889 - 1902) 255

CAPÍTULO VIII

En medio de la crisis de principios de siglo y en lucha contra los males endémicos, "La Maquinista" camina hacia una nueva época (1902 - 1917) 301

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Págs.

Capítulo IX

Años de renovación y de prueba. La 1.400, primera gran locomotora de construcción española (1918 - 1923) 359

Capítulo X

De la Dictadura militar a la República del 14 de abril (1923 - 1931) 395

Capítulo XI

Cinco años de República que provocan el Alzamiento Nacional (1931 - 1936) 441

Capítulo XII

Entre las convulsiones de una guerra civil, surge la nueva España (1936 - 1939) 477

Capítulo XIII

España, oasis de paz en un mundo atormentado (1939 - 1955) .. 503

Fuentes y bibliografía

Fuentes más importantes 557
Publicaciones periódicas y memorias anuales 558
Bibliografía: libros, folletos y artículos 561
Procedencia de las ilustraciones 572

FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO

Terminóse de imprimir
en Barcelona,
en los talleres de
I. G. SEIX Y BARRAL HNOS., S. A.,
calle de Provenza, n.° 219,
el día 13 de mayo,
festividad de San Pedro Regalado,
del año
1955

LAUS DEO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO

FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO


FUNDACIÓN JUANELO TURRIANO


FUNDACIÓN
JUANELO
TURRIANO